苫北（とまきた）実験場　～世にも不都合なレトロワールド建設史～

鐵　護

タテ書き小説ネット Byヒナプロジェクト
http://pdfnovels.net/

注意事項

このＰＤＦファイルは「小説家になろう」で掲載中の小説を「タテ書き小説ネット」のシステムが自動的にＰＤＦ化させたものです。

この小説の著作権は小説の作者にあります。そのため、作者または「小説家になろう」および「タテ書き小説ネット」を運営するヒナプロジェクトに無断でこのＰＤＦファイル及び小説を、引用の範囲を超える形で転載、改変、再配布、販売することを一切禁止致します。小説の紹介や個人用途での印刷および保存はご自由にどうぞ。

【小説タイトル】
苫北（とまきた）実験場　～世にも不都合なレトロワールド建設史～

【Ｎコード】
Ｎ０６４３Ｖ

【作者名】
鐵　護

【あらすじ】
ここは、北海道胆振地方の樽前山東麓に展開する、架空のレトロテーマパーク兼実験・研修施設群、苫北（とまきた）実験場。何もかもが「昭和十二年当時の東京下町」の外観で再現されており、ここに入場者した者は、現代から見れば余りにも不都合な、当時の文化を強制的に実体験させられてしまいます。◆苫北実験場の建設中は、太平洋戦争中の東京下谷区（現在の台東区）を舞台にした映画撮影が繰り広げられ、先行転入させられた実験場関係者や俳優たちには、撮影協力のために、日常の服装制限を含む、非常に厳しい統制がかけられ

ました。また、東京空襲を再現するために、航空自衛隊を巻き込んだ、破天荒な「火遊び」も行われました。◆この物語は、苫北実験場の建設過程を軸に、実験場を運営する組織に中途入社した主人公、斉藤広保にまつわるエピソードを絡めたものです。 ◆この物語の挿絵代わりの画像（当時をイメージさせる建物や実験場の地図等）を、作者のホームページ（ｈｔｔｐ：／／ｈｏｍｅｐａｇｅ２．ｎｉｆｔｙ．ｃｏｍ／ｊｏｔｔａ／ｓｐｃ｜ｐｉｃｓ．ｈｔｍｌ）で公開しています。◆「長編は読むのが面倒。」と言う方は、短編エピソード集「男と女の実験場　～苫北余話～」（ｈｔｔｐ：／／ｎｃｏｄｅ．ｓｙｏｓｅｔｕ．ｃｏｍ／ｎ１１９０ｘ／）を御覧下さい。

序章　翁たちの憂鬱

昭和九年に竣工し、かつて「軍人会館」呼ばれた東京九段の老舗ホテルで、政財官界ＯＢの大御所や重鎮らによる年一回の顔合わせパーティーが秘密裏に催されていた。皆、現役を退いてしばらく経っていたが、このメンバーのうちの何人かは一声を発するだけでこの国の方針をガラッと変えてしまう程の強い影響力をまだまだ秘めていた。時には政権与党の幹部がこのパーティーに呼ばれ、メンバーと非公式の懇談を強いられることもあった。

鬱陶しいほどの深緑の葉をむくむくと茂らせた北の丸公園に発した蝉しぐれが、うだるような暑さの昼下がりの内堀通りを更に不快な空間へと導いていたが、分厚い壁と湿度管理までされた空調設備のおかげで、レトロな内装をそこかしこに残すパーティー会場は別世界だった。しばらく前にこの国の東海岸を襲った巨大地震の直後から断続的に続く節電の影響か、大広間の冷気は幾分抑制されていたが、老人たちは三々五々他愛も無い会話を楽しんでいた。

ただ、中にはこの国の現状を憂い愚痴をこぼす者もいた。

まず一人、国会議員を何期か務め、与党の国会対策担当として各党との政策調整に奔走し、引退した今でも与野党から一目置かれている翁がいた。北海道出身の翁は、地元の市議会議員、道議会議員として地域振興に尽力した後、国会議員になった。そして北海道新幹線の新函館開業に裏方として大きく寄与して来た。

やや小柄で、顔の彫りが深く、年齢の割に黒々と濃い眉毛を蓄えたその翁は、故郷の現状を憂いていた。今の北海道経済は依然として浮揚する兆しが見えない。そこへ東日本を揺るがす大震災がやってきた。人々の注目は東北地方の復興と電力需給の動向に集まり、北海道経済の話どころではない。何か、良い起爆剤とそれを実現させるシステムの構築方法は無いものか―。

もう一人、商工関係の団体役員を何期か務め、異業種の企業間の技術協力や資本提携を取り持ち、生産、加工、流通の各分野の一流企業から一目置かれている翁がいた。大手電機メーカー出身の翁は一職人の時代から数々のヒット商品を生み出してきた。

年齢の割にがっちりした体格と精悍な顔立ちで、体育会系の雰囲気を色濃く残すその翁は、産業技術の現状を嘆いていた。今の行き過ぎた機械化、情報化はどうだ。極論を言えば製品と消費者の生殺与奪の権利はＩＣチップとブラックボックスだけが握っているではないか。あの大震災の停電で様々な機能不全が起こったと言うのに、世の中は何も変わっていない。このままだと人間は退化してしまうのではないか。何か、様々な分野の本物の職人を育成する広大な場所と、バックアップしてくれる政策的なシステムは無いものか―。

更に一人、国家官僚を定年退官後、各省庁の関係団体を役員として渡り歩き、その人柄と危機管理対応の絶妙さから、在籍した団体の役員からはもちろん、関係省庁の現役官僚からも一目置かれている翁がいた。通商産業事務次官も務めた翁は、国家は国民が経済危機や自然災害から立ち直る時のために、平素から十分なハードやソフトを整えておくべきであると信じていた。

小太りで、年齢の割に汗掻きで、国家公務員ＯＢと言うよりは町工場の社長と言った雰囲気のその翁は、危機管理の現状を悲観していた。今のこの国民のお気楽さはどうだ。うまく行って当たり前、困った時は誰かが助けてくれる、の風潮が官僚にまで蔓延しているではないか。あの大震災で少しは目を覚ましてくれるかと期待したが、生命の危機と未来の喪失を体感した人々以外は何も学んでいないように見える。再び未曽有の災害が発生し、あまたの通信、金融、保安システムがダウンした時、国民や官僚は一体どう動いてくれるのか。どこかに不便な世の中を、例えば、まだコンピューターなどが庶民の手に届かなかった時代を中長期に、そして広範囲で体験できる、そんな実験施設はできないものか―。

三人の翁は同じテーブルに歩み寄って来た。テーブルには花模様の刺繍をあしらった水色のクロスが掛かっていた。お互いに面識はあったが特に目的があって集まった訳ではなかった。グラスを手に持ち、考え事をしながら人とぶつからないように歩いていたら、たまたま行く手に水色のクロスを掛けたテーブルがあっただけだった。それぞれのグラスに中途半端に残っていたビールは、気が抜けてぬるくなっていた。

テーブルの向こうに、他の誰よりも濃い眉毛や、頑丈そうな肩の上から発する鋭い眼光や、せわしなく額と首回りの汗を拭きまくるハンカチを認めると、三人はそれぞれ相手に言葉を掛けたくなった。

「何か、うめえ話はねえかなあ。」

八十歳をとうに過ぎた三人の翁がほぼ同時に同じ台詞を吐いた。そのことが可笑しくて三人は笑い出した。三人の笑い声の近くで今度は九十の半ばになる老人が声を上げた。

「何だい、面白そうに笑うじゃねえか。何か、うめえ話でもあるのかい。」

その老人は腰が少し曲がり、杖を持ってはいたが、足取りは見た目よりしっかりしていた。ノーネクタイの三人よりも夏の暑さは堪える年齢のはずなのに、三つ揃えのスーツに蝶ネクタイをぴっちり締めて涼しい顔をしていた。その涼しい顔の真ん中で気の強そうな小鼻が、その上で悪戯好きそうな二つの目が回答をせかしていた。老人の問いに、三人の翁は顔を見合わせてまた笑った。

「小宅（おやけ）さん、うまい話が転がってたら、こんな所で燻っていませんよ。」

小宅と呼ばれたこの老人は環境行政の御意見番で、戦前に留学先の米国で大気汚染や水質浄化の研究に取り組み、戦後に帰国してからは民間シンクタンクに籍を置き、時の行政や環境保護団体に対して開発と環境保全の両立や破壊された環境の復元方法等について数々の提言を発信し、目を見張る効果と絶大なる信頼を築いて来た。

第一線を退いた今でも、環境問題の国際会議にこの国の代表が出

席する際は、この老人に事前のお伺いを立てることが慣例となっていた。青い空が何より好きで、若い頃に見た東京下町の青空をもう一度見たい、その夢を果たすために今まで環境問題に取り組んで来たのだと、事あるごとに公言していた。「地域や職場の環境保護は地域や職場の危機管理に、地球の環境保護は地球の危機管理に通ず」が持論でもあった。

また、この長老は自他共に認める昭和オタクでもあった。「昭和」をモチーフとしたテーマパークやイベントには必ず顔を出し、大抵は規模やコンセプトにがっかりして帰って来るのだった。自宅には戦前の都市風景を記録した写真集やら、昭和十年頃の姿を再現した鉄道模型やら、街並みや屋台のプラモデルやらが所狭しと並べてあり、そのことは三人の翁もよく知っていた。

旧き良き時代が好きで危機管理にも一家言を持つ。そんな小宅老人を目の前にして一人の翁の中で何かが閃いた。そして、何か良い知恵を授けて下さいと、胸の内に溜め込んでいた憂いを、淡い水色の花の刺繍とオードブルを盛り付けた白い小皿の上で吐露し始めた。

…

パーティーから一年半後、年明け早々の北海道内で、胆振地方と十勝地方を中心に妙な噂が流れ始めた。

「でっかいテーマパークが北海道にやって来るそうだ。」

「いや、そうじゃなくて、何でも新しく線路を敷くらしい。」

「よく分からないけど、外界と隔てた人体実験施設を作るって話だぞ。」

「道央と道東で振興局対抗綱引き大会をやるって、本当か。」

どれも「そうらしい」と言うだけで確たる証拠は無かった。確かに前年の初夏から晩秋にかけて、道内の地方議員同士による秘密会議が急激に増え、総合振興局や振興局ごとの中核都市周辺部では国公有地や遊休地の照会が頻繁に行われていた。しかし、一般道民には理由がさっぱり明らかにされなかった。関係自治体の担当者や遊

休地の所有者は、地方議員から一度接触を受けるとその後は貝のように口を閉ざして内容を他言しなかった。

年が明けて地域の新年会に呼ばれた地方議員が酒席上、地元の有力者に詰め寄られて断片的に渋々語った内容が出席者から口伝いに広まって、先の噂話に発展したのだった。噂の内容は「綱引き大会」の表現も含めて決して間違いでは無かった。ただ、当事者に事の真偽を問いただそうとすると決まって口を濁し、具体的な真相を語ることは無かった。地元のマスコミもこの件に関しては妙に腰が重く、地元選出の国会議員に至っては、無関係を装うか硬く口を閉ざすのみだった。

そのうちあの話はデマだったとの噂が主に道東方面から流れ、道内の平地の雪がすっかり消える頃には、噂話は下火になっていた。

第一章―1　東京出張

私の名は斉藤広保。社団法人産業技術伝承開発機構に在籍し、ここ北海道苫北（とまきた）実証実験場の実験場本部イベント企画室に課長補佐として勤務している。

「産業技術伝承開発機構」とは、創始者がその宿願を果たすために、アナログ技術の伝承、環境保護型商工業製品の開発と実験、オンラインシステム途絶時における危機管理能力の向上、国内林業の振興等々のもっともらしい理屈を掲げて、昨今の不況下で資金難に喘ぐ企業と行政を騙し、もとい、なだめすかしてでっち上げた怪しい公益社団法人である。通称は「産技伝」で、その傘下には実験場運営のための法人が幾つもぶら下がっている。そして「北海道苫北実証実験場」とは、北海道の樽前山東麓に位置し、ＪＲ御徒町（おかちまち）駅周辺から三河島駅東方にかけての東京下町地域を昭和十二年四月当時の姿で再現した中で、主に商工業及び運輸部門において当時の職人芸を伝承披露し、かつ良好な都市環境を取り戻すための技術開発及び実証実験を行う広域実験施設群である。

と言うのは表向きの顔で、本当のところは昭和オタクの創始者が己の懐古趣味を満足させるためにあらゆる大義名分を駆使して造り上げた、世にも稀なる「実用的レトロワールド」と表現する方が正しい。通称は「苫北実験場」又は単に「実験場」で、苫小舞市北部の旧北海道帝国大学演習林の北側、苫小牧東インターチェンジ付近から千登勢市南部の千歳臨空工業団地にかけての道央自動車道西側にその主要域を置いている。

私は東京出張を命ぜられ、一昨日の晩から実験場を離れていた。今回の出張の用件は、実験場の夏休みイベントを首都圏で宣伝する際の問題点あれこれを調査、調整すると言う、イベント企画担当としては特に珍しく無いものだった。

鉄道好きの私は往復の長距離の汽車旅を楽しみにしていた。東京からの新幹線が青函トンネルをくぐる御時世になっても、私にとっては鉄路による移動は全て「汽車旅」であり、列車のシートに身を委ねて車窓の景色を一日中眺めることができ、かつ手当まで貰える北海道外への出張は絶好のストレス解消法だった。しかし、渡された行程表は予算と日程の都合で往復とも空路となっていたので大いに落胆した。それでも我がイベント企画室の担当課長を拝み倒した結果、往路は函館までの鉄道利用が認められた。

私の狙いは実験場の「上野駅」からＪＲ線に直通する苫北鉄道、通称「苫鉄」の夜行列車の便乗にあった。その列車は「鉄道にもアンティークにも全く関心の無い集団が旧来の夜行列車を利用した後の心理的及び肉体的変化」を実証実験する目的で不定期に運転されているもので、実験場で新入社員研修を終えた協力法人の一団が道外への帰路に利用させられることが多い。出張経路の変更は全くの自己都合だったが、「実証実験列車への体験乗車」との名目で、レトロな寝台客車や座席車を連ねていたこの夜行列車に、出張経路として便乗させてもらうことができた。なお、寝台は一等特別室（現在のＡ寝台個室に相当）も含めて団体枠で既に満席だった。

昭和四年製造の二等座席車（現在のグリーン車に相当）の内外装を忠実に再現したレトロ客車の、ゆったり目のボックス席に揺られて一夜を明かした私は、早朝の新函館駅で「レトロはもうウンザリ」と、ぐったりした表情で寝台車から降りて行った、どこかの企業の新入社員研修の一団を見送った。宿舎以外は通信も計算もデジタル禁止の実験場生活は、何かと勝手が違い不自由だったろう。そして、とどめが夜行列車を利用した実証実験への強制参加だ。鉄道ファンには垂涎の的ともなる板張りニス塗り車内の二段ベッドも、薄暗い白熱灯風の客室灯も、興味が無ければ古臭い牢獄と一緒だったに違いない。彼らは新函館駅構内に併設した産技伝の労働衛生医療センターで採血と簡単な問診を済ませてから、ようやく東京行きの新幹線に乗れたはずだ。いつものことだが、今回の研修に辟易した若者

の口から、新たな実験場伝説が職場の後輩たちに流布されることだろう。

私は終着の函館駅で列車を降り、朝市で朝食を済ませ、冷たい霧雨が北東の風に乗って吹き付ける駅前から路面電車に乗った。終点の湯の川停留所からは薄暗い空の旅館街を歩いて抜け、七時半過ぎにようやく空港へ辿り着いた。今年の北海道も四月は例年通り寒い日が多かった。スーツの下の毛糸のベストを見遣り、厚着をして正解だったと安堵したのはここまでで、間もなく生暖かい南風が首筋にまとわりつく都内の暑さに閉口することとなった。

羽田空港に降り立った私は、空港ロビーの快適な空調に騙されて着替えることなく新宿区の東京都庁へ向かったが、初夏の陽気の都心を厚着のままで歩く愚かさが身に染みて分かった。　都庁では、苫鉄の広報課長と落ち合う予定だった。しかし、待ち合わせ場所に立っていたのは広報課長ではなく、顔見知りの蒸気機関士、永岡氏だった。四月から本社勤務とは人づてに聞いていたが、ここで会うとは夢にも思わなかった。永岡氏は前泊した都内のホテルに荷物を預けているらしく、ブルーのワイシャツにスーツを直接引っ掛け、涼しい顔をしていた。

「あれ、永岡さん、どうしたんですか。」

意外な出会いに、私は思わず大声を上げた。

「ああ、斉藤さん。御無沙汰してます。課長、風邪ひいちゃって、私が代理で花のお江戸に出て来たんです。」

私より十センチほど背が高い永岡氏は、照れくさそうに鼻の下に手をやってから私に名刺を差し出した。名刺には「広報課課長補佐」の肩書きがあった。

「実は、私もこんな役目を負わされてしまいまして。カマに乗って煙に巻かれていた方がよっぽど気が楽ですよ。でも、一緒に回るのが斉藤さんで、助かりました。」

「四月から本社勤務って、そう言うことだったんですか。へえー。

それにしても、何でまた広報に。」
「何でも、蒸気機関士が省エネ運転に如何に心を砕いていたか、ってことを、しっかり世間に広めてくれって、そんな話でした。でも、機関士一人がどんなに頑張ったって、省エネにも限界があるんですけどね。カマ焚きも、検修さんも、裏方さんも含めてみんなが頑張ってんですよ。」
私は「カマ焚きも」のところで、永岡氏が可愛がっていた、蒸気機関助士兼電車・気動車運転士の湯浅君のことを思い出した。
「そう言えば、湯浅君はどうしました。永岡さんが機関区を離れたら、彼、寂しがってるでしょう。」
「ははは。」
永岡氏は人目をはばからずに大声で笑い出すと、こう続けた。
「頭の中でNゲージが走り回っている奴に、そんなセンチメンタリズムを期待しちゃダメですよ。それに、今頃は機関士見習の学科教習中で、それどころじゃないでしょう。」
「あっ、湯浅君は登用試験に受かったんですか。」
「彼には、本当はカマ焚きのままでいて欲しかったんですけどね。機関士連中は残念がってましたよ。優秀なカマ焚きが一人減っちまうって。」
言葉とは裏腹に、永岡氏は目を細めて嬉しそうだった。氏の言うとおり、湯浅君は機関助士としての評判が抜群に良かった。しかも、旧式ブレーキを装備した「省線電車」の運転も、クラッチとシフトレバーの操作が必要な「機械式ディーゼルカー」の運転も、誰よりも早くモノにしていた。
永岡氏と湯浅君は、共に苫鉄出向第一期生としてＪＲ北日本から選抜され、実験場が本着工する一年以上も前から、蒸気機関車（ＳＬ）乗務員訓練生としてコンビを組んだのだった。永岡氏はイベント用ＳＬ列車の運転経験もあったことから蒸気機関士兼指導員として、年齢の若い湯浅君は体力勝負の蒸気機関助士として、長く厳しい訓練を重ねて来た。二人とも元の職場では、普段は札幌地区を中

心に電車とディーゼルカーを運転していた。
「湯浅君の仕事ぶりって、そんなに素晴らしかったんですか。」
「ああ、彼は一流のカマ焚きです。電車やディーゼルを転がしとくだけじゃ、もったいない。蒸気機関助士の指導員だけで一生食って行けますよ。その彼が機関士になったら、半端なカマ焚き連中はビシビシ鍛え直されるでしょう。今から楽しみです。」
都の交通局職員との面会時間まで余裕があったので、私たちはロビーのイスに腰を掛けて、しばらく話し込んだ。
「機関助士って、ひたすら石炭をくべるだけの単純労働だと思ってましたけど、一流ってことは、少ない量の石炭で高温を発生させるとか、ものすごい速さで石炭をくべるとか―。」
私は、今思い返すと非常に失礼な、その場に生粋の機関助士が居たら怒られてしまいそうな質問を、深い考えも無く発してみた。永岡氏は再び「ははははは」と大声で笑うと、丁寧に答えてくれた。
「まあ、一般の人が考えるとそんなところでしょう。斉藤さんの言うこともまあまあ当たってますけど、カマ焚きの仕事って、そんなに簡単じゃないんですよ。
ＳＬが蒸機の力で走るってことは、皆さん知ってますよね。その蒸機は、機関車のボイラーでお湯を沸かして作っていて、そのお湯を沸かすために、機関助士が燃料の石炭を一生懸命くべていることも、大体の人が知っています。でも、効率よくお湯を沸かし続けるためには、石炭のくべ方もそうですが、水の足し方にもコツがいるんです。このことを知っている人が、どれだけ居るでしょうか。」
「あ、そうか。注水も機関助士の仕事でしたっけ。でも、注水って、水量計を見ながら、減っちゃ足し、減っちゃ足し、の繰り返しじゃないんですか。」
私の相変わらずの能天気な問いに、永岡氏は笑顔で答える。
「斉藤さん、電気ポットのお湯が減って、水を足す時、直ぐに沸騰させたかったら、少ししか水を入れないでしょう。それと同じで、少し減ったら少し足し、を繰り返せば常に蒸機を作れる状態が保て

ます。ところが、蒸機って奴は一定に消費できるもんじゃないんです。列車を発車、加速させる時は沢山使いますが、そうじゃない時は、そんなに使わないで済むんです。蒸機を使わない時に漫然と沸騰させ続けたら、そのうちにボイラーが『ドカン』です。まあ、安全弁があるんで実際に爆発はしませんが。

そうは言っても、運転は加速と減速の繰り返しですから、カマ焚きは、加減速のタイミングや線路の勾配、各駅の発着時刻を頭に入れながら、必要な時に必要な蒸気圧が保てるよう、細心の注意を払って注水するんです。それに、石炭のくべ方や火室（燃焼スペース）への送風量でも火力が変化しますから、そこまで考えながら火と水を操らなきゃならないんです。基本的には、火力を保つのがカマ焚きの役目ですから、体力と注意力のほとんどは石炭補給に持って行かれちゃいますけどね。」

ここまで聞いてから、ふと疑問が沸いた。

「ところで、石炭をくべるのに一生懸命になり過ぎて、注水を忘れて空焚きしちゃったら、どうなりますか。」

「アウトです。ジ・エンドです。」

永岡氏は天井を見上げて、大袈裟な表現で答えた。笑顔が消えて少し厳しい表情になった。

「空焚きになる前に、ボイラー内の水がある程度まで減ると、カマそのものの温度が上昇して『ヘソ』と呼ばれる鉛製の栓が溶けて、蒸機や残り少なくなった水が、火室に流れ込むようになってるんです。火室が水浸しになって火が消えれば、そのＳＬはジ・エンドです。自力では二度と動けません。でも、ヘソを舐める（溶かす）のを怖がって、減るたびに満水に補給したのでは、水温が下がり過ぎて次の沸騰までのタイミングが遅れる、となる訳です。必要な時に必要な蒸気圧を維持できない、或いは、ちょくちょくヘソを舐めてしまうようなカマ焚きは、まだまだ修行が足りないんです。だからと言って―。」

永岡氏は、今度は自分に言い聞かせるように続けた。

「全てをカマ炊きのせいにしたら、機関士は失格です。なぜそうなったかを考えなくちゃ駄目なんです。」
「機関助士の不注意だけでは無い、と。」
「そうです。機関士は、カマ焚きが最大限の体力と気遣いで作り上げた大切な蒸機を、無駄遣いしちゃいけないんです。無駄なブレーキや加速をせず、決められた速度や所要時間を一寸の誤差も無く守って運転できなければ、機関士として一人前じゃないんです。それができずに蒸機を使い過ぎると、カマ焚きは早く湯を沸かしたくて、火を燃やすことだけに集中してしまうんです。だから、機関士は、ただ前を見るだけではなくて、加速と減速にも神経を集中して、先を見越して、自分が行う操作と蒸機の使用量、そしてこれからすべき事を、カマ焚きに適切に伝えないといけないんです。」
永岡氏の静かな熱弁は、なおも続いた。
「ブレーキ用の圧力空気を作るコンプレッサーだって、発電機だって蒸機の力で回ってるし、冬場は客車の暖房にも蒸機を使うんです。機関士とカマ焚きが『あうん』の呼吸じゃなきゃ、まともな運転はできません。湯浅君は、あの若さでそれを身に着けちゃいましたからね。彼と組んだ機関士は、『あの子には負けられない。自分も職名に恥じない運転を心掛けないと。』って、仕事に張りが出るそうです。それに、検修職場の人たちも―。」
すっかり話し込んでいた私たちの所に、交通局の女性職員が近付いて来た。どんなブランドの香水か、長い髪からふわりと漂う甘く淡い匂いが、実験場へ浮遊していた我々の魂を都庁のロビーに引き戻した。
「産技伝の斉藤様ですね。お待たせしました。ご案内します。」
私は「ＳＬ職人」たちの話をもっと聞きたかったが、又の機会に譲ることにした。我に返った永岡氏は、歩き始めながら、
「そんな苦労話を、今どきの鉄道マンに宣伝してくれって、頼まれてる訳ですよ。でも、オモチャみたいな電車しか経験してない若い運転士連中が、こんな昔気質の職人芸の話を聞いてくれますかね

え。」
と、笑顔で私に囁いた。すっかり感化されてしまった私は、肩を並べて歩きながら、こう返答した。
「永岡さん、それは昔話じゃなくって、今、苫鉄で毎日繰り広げられていることでしょう。実験場本部で永岡さんのお手伝いができるかどうか、今度、担当課長と相談してみますよ。」

第一章―2　実験場

都庁で夏休みの都内イベントの計画概要を打ち合わせた後、午後は都電の荒川車庫等を一日かけて汗だくで回り、実験場内で運行している東京市電を都電荒川線でイベント走行させるための問題点等について、都の担当者から説明を受けた。夕方、永岡氏が連泊しているホテルにチェックインすると、一緒に夕食がてら、ＳＬの省エネ運転について、じっくりレクチャーしてもらった。

迎えて今朝は、投宿先での朝食に先立ち、ラクダの股引きと、これまたラクダの長袖シャツの処遇をベッド上でしばらく考えた。テレビをつけ、腕枕をしながらぼんやり眺めた天気予報では気象予報士が胆振地方の肌寒さを伝えていたため、道中の着替えの手間を惜しみ、都内の暑さは我慢するつもりで部屋を出た。

東京丸ノ内の産技伝本社の広報課で経過報告と簡単な打ち合わせを済ませると、相変わらず涼しい顔の永岡氏と別れて、昼過ぎの新千歳便に乗るべく羽田空港へ向かった。電子制御の空調が完備された現代の東京の電車はまずまず快適だった。昨年夏、実験場内の三等客車や電車に冷房が無いことを嘆く研修生が続出したことを、ふと思い出した。羽田空港から現代科学の粋を極めた旅客機に乗り込むと、ようやく一心地ついた。

空路で実験場に戻る時、私はできるだけ窓側へ座るようにしており、今回はゴールデンウィーク前の平日だったからか、行程が直前に決まったにも関わらず、主翼に被らないＡ席を確保できた。進行方向左側の窓際Ａ席ならば、新千歳空港へ着陸する前に、よっぽどの濃霧でもない限り、支笏湖の東側、勇払平野に向かってなだらかに落ち込む樽前山東麓の裾にへばりついた実験場を眺められる。

胆振地方は雲が多めながらも晴れていた。圧倒的な木造住宅と、決して高くないのにやたらと目立つ鉄筋コンクリート造のビルと、僅かばかりのレンガの建物がごちゃごちゃと入り組む実験場からは、

ＳＬたちが吐き出す薄灰色の煙があちらで一ヶ所、こちらで一ヶ所と上がっていた。この煙が旅客機の飛行に悪影響を及ぼすのではないかと危惧したものだが、ふたを開けてみると特に問題は無かった。唯一定期便に影響を及ぼすことが確実視されたのが、実験場建設中に建造物燃焼の実証実験と映画撮影とを兼ねて起こした四回の大火災だった。この大火災は、市内区域の木造家屋を数百棟も燃やすほどの規模だったが、結局空港の運用には影響を与えなかった。

それにしても見事に時計を逆戻りさせたものだ。眼下には昭和十二年当時をほぼ忠実に再現した東京下町西部の街並みが広がり、あの大火災は痕跡さえ探せない。もっとも最初からそういう手順で実験場建設が進められた訳で、映画撮影終了後、各所に掘られていた「防空壕」はきれいに蓋をされ、「戦災ゾーン」と呼ばれるエリアに建てられたロケ用バラック小屋は焼け跡と共に取り払われ、難燃、不燃建材を多用した木造住宅が再び立ち並んだ。しかもあの大火災前よりも活き活きとした姿で―。

そして私は、ようやく本当に涼しい北海道、新千歳空港に帰って来た。

空港ターミナルビルの到着フロアの一画では、「苫北（とまきた）実験場入場手続きカウンター」の控えめなサインボードの下で、今日も何人かが順番待ちの列を作っていた。この窓口が観光客用の入場手続きカウンターで、入場許可証を兼ねたＩＣカードの発行と、入場日の事前登録をしている。なお、ＩＣカード発行の際は本人確認手段として瞳か手指のどちらかにより生体認証登録をする必要がある。

カウンターの脇を通り抜けようとすると、列の先頭に並んでいた初老の男性の鋭い声が耳に飛び込んで来て、思わず足を止めた。

「なぜ『とまほく』じゃないんだ。苫小牧東部を指す時は『とまとう』と呼ぶじゃないか。」

男性は、サインボードに小さく書かれた「とまきた」の振り仮名を指差してカウンター嬢を問い詰めていた。脇では男性の奥さんと

思しき女性が、「そんなの、どっちだっていいでしょうよ。」と、男性のジャケットの袖を引っ張っていた。
確かに、当初「苫北」には複数の読みが存在したが、産技伝設立後の役員会で、「米軍巡航ミサイルの研究施設と勘違いされそうで物騒」との理由から「とまほく」の読みは不可とした。カウンター嬢は特に困る様子もなく、にこやかに命名の経緯を説明した。さすがに教育が良く行き届いている。私は安心してその場を離れた。
実験場へ向かうシャトルバスの乗り場へ出ると、その外気で北海道に戻って来たことを実感した。太陽はあんなに高いのに、北寄りの風がやや冷たかった。この天候なら、職場から実験場内の社宅へ戻る夕方には毛糸のベストとラクダの肌着が遺憾なくその威力を発揮してくれるだろうと期待できた。
「斉藤さん、こんにちは。」
バス停で並んでいた先客のうち、スーツを着ていた坊主頭の若者が私に声を掛けた。実験場赴任同期の橘君だった。
「あれ、こんにちは。『憲兵さん』が、らしからぬ格好で、珍しいね。」
実際、橘君は職業柄スーツを着ることが全く無く、私が彼のスーツ姿を拝見したのは、ここへ赴任してきた時以来だった。
「空港まで来て『憲兵さん』はやめて下さい。頼みますよ。」
橘君は困ったような笑顔で懇願してきた。
「悪い、悪い。で、何。実家にでも帰ってたの。」
「いえ、友人がはるばる実験場見物に来たんで、入場手続のアシストがてら、迎えに来たんですよ。」
彼の傍らで、黒いジャンパー姿の若者が、私に向かって軽く会釈した。
バスは直ぐやって来た。新千歳空港からＪＲ千歳駅を経由し、実験場の北の玄関口である苫鉄臨空南駅までを約三十分で結ぶこのシャトルバスは、航空機の初発便出発から二十二時過ぎの最終便到着まで約二十分間隔で運行され、待ち客数に応じて増便される。私の

後ろに並んでいた茶髪の若い男女が、バスの前面に大きく書かれた「実験場シャトル」の文字を見て囁き合った。
「怪しい研究施設にしょっ引かれるみたいで、何だか薄気味悪いよね。」
私としては、産技伝営業部が考え出した直球勝負的なこの名称を気に入っているのだが、若い人たちには受けが悪いらしい。
実験場入口と外部を結ぶ路線バスはこの実験場シャトルのみで、これ以外のアクセスは、原則としてＪＲと苫鉄が接続する植苗（うえなえ）駅経由の直通列車を利用することとなる。どうしても札幌等の他都市や観光地から直接乗り入れたい場合は、臨空南駅までタクシーやホテルの送迎バスを利用するか、観光バス等をチャーターする。なお、移動制約者等、特別の事情がある入場者は、状況に応じて別の場所に設けた専用ゲートを利用できる。
実験場シャトルは空港から国道三十六号線を北上し、一旦千登勢市街に入って千歳駅に立ち寄る。これが結構なタイムロスで、実験場へ向かう時はともかく、逆方向の場合は航空機の出発時刻に気を揉むこととなる。したがって、帰りに空路を利用する場合は時間に余裕を持って実験場を発つことが肝要だ。
市街地を抜けたバスは、千歳川支流のママチ川に沿って西進し、やがて丘陵地帯へ分け入ると千歳臨空工業団地を目指す。実験場の協力法人も入る工業団地内の近代的かつ前衛的なデザインの工場群を通り抜け、突き当りを右に曲がれば、車窓左側下に苫鉄の貨物ホームが広がる。その先が、バスの終点、臨空南駅の駅前広場だ。

さて、これから私の職場、苫北実験所を皆さんに体験して頂くが、この実験場の設置目的と運用の概略からお話ししておこう。
まず、実験場には次の四つの目的が掲げられている。
一つ目は昭和十年代前半の産業技術を場内で実際に利活用し、その技法を次代に伝承すること。これには現代社会に必要不可欠な電気通信関連システム、特に決済システムや運輸通信関係の保安シス

テムが事業者単位或いは地域単位でダウンした時の危機管理技能の育成も含まれている。

二つ目は北海道と言う地の利を生かして、酷寒地での使用に耐え得る各種電源技術や環境保護型次世代エネルギー技術を開発し、かつ実証実験を行うこと。この実験場では特に太陽電池、蓄電池、ハイブリッドエンジン、非化石燃料利用の分野において、住宅や自動車はもちろん、鉄道用車両の実用化に向けての相当規模の継続的な実証実験機能を有している。なお、いずれの験体も昭和十年代と言う時代設定を考慮したデザインを採用して実験場内の景観の調和を図っている。

三つ目は歴史博物館としての役割を持たせること。実験場は、来場者に戦前の暮らしと産業の、特に「不便さ」を実体験する機会を提供すると共に、戦前の街並みを再現した大規模オープンセットとしての機能を併せ持っている。

四つ目は国内林業の振興を図ること。戦前の民家は木造が主流で、場内の街区の至る所に国産材が多用されており、他の国産材需要を圧迫しない範囲で、全国各地から間伐材を含めた原木が集められ不燃加工利用されている。なお、現地から実験場までの輸送は極力鉄道又は船舶によるものとし、トラック輸送は生産地から直近の貨物取扱駅又は港までに限定している。

実験場のうち昭和十二年当時の東京下町を忠実に再現した区域は旧東京市をもじって「市内区域」と呼ばれている。面積は実に四・四平方キロメートル余りで、その輪郭は右足の足跡に似た形をしている。市内区域を現在の東京に当てはめると、この巨大な足跡の北西端、親指のあたりが東京北区のＪＲ田端駅付近となる。そして中指の先が京成線新三河島駅、小指のあたりが荒川区二ノ坪交差点の北の常磐線ガード付近で、土踏まずの外側が台東区入谷交差点付近、かかとがつくばエクスプレス新御徒町駅付近からＪＲ御徒町駅を経て文京区天神下交差点を回り込むまでである。輪郭線はそこから土踏まずの内側に相当する東京芸術大学を経由し、警視庁台頭少年セ

ンター、ＪＲ日暮里（にっぽり）駅を経て田端駅へ至る。

この足跡の中には昭和十二年四月当時、旧東京市荒川区の西半分、同下谷区の中央部、同浅草区の西側の一部、同市本郷区の東端部が含まれていた。

苫北実験場はこの市内区域を中心に三つの区域から成り立っており、地理的には次のアウトラインを持っている。

まず中核となる市内区域は、北は丹治沼川の上流付近（道央道美沢パーキングエリアの南西）から南は苫小牧東インターチェンジ付近にかけての道央道西側に、東西に最大約二キロメートル、南北に最大約三・七キロメートルの範囲で広がっており、市内区域と道央道の間には、実験場内への物資搬入の拠点となる金杉貨物駅が広がっている。

二つ目の美沢区域は、市内区域の北西端から千歳臨空工業団地南端までの直線距離にして約四キロメートルの細長いエリアで、市内区域との境界付近には苫鉄の車両基地が置かれている。

三つ目が植苗区域で、市内区域の北東端から道央道を越えてＪＲ植苗駅まで、直線距離にして約七キロメートルの東西に細長いエリアである。なお、丹治沼（白鳥湖）付近に設置された岩代高田（いわしろたかだ）駅周辺には、昭和十二年頃の福島県中通（なかどおり）地方の駅前集落が映画村として再現されている。

場内の道路のうち、主要街路は地元自治体が管理している一般道だが、実際には実験場内への一般車両の入場は厳しく規制されている。なお、場内を拠点とする法人や居住者等に、警察、消防、廃棄物収集、上下水道等の各種行政サービスを円滑に享受させるため、場内には住居表示が正式に定められており、定住者はもちろん、場内に長期滞在する出張族も、住民票を実験場内の居所に移して地元自治体に住民税を納めている。

実験場の主要交通機関である鉄道網についても触れておこう。場

内の鉄道路線は、その全てを産技伝の筆頭グループ企業、「苫鉄」こと苫北鉄道株式会社が直営している。

苫鉄では、千歳臨空工業団地周辺～苫小舞市街を結ぶ「本線」が、実験場アクセス輸送と地元一般客貨輸送の双方の需要に応えているほか、市内区域には旧鉄道省線を再現した「省線」、旧東京市電を再現した「軌道線」、旧東京地下鐵道線を再現した「地下鉄線」、往時の京成電車を再現した「京成線」を、網の目のように張り巡らせている。

各路線の駅名は当時の駅名を用いるか、東京台東区と荒川区の旧地名や、後述する映画ロケにちなんだ架空の名前を付けている。列車は、本線も含めて全て昭和十二年当時の姿で運用されており、実験場内ではＳＬけん引の客車列車や貨物列車、それにレトロ電車が現役バリバリで走り回っている。

さて、実験場が苫北地区に建設されたのはなぜか。それは、地元の招致活動、地形、土地利用状況、気候、人口集積地からのアクセス、付帯事業の収益性等の総合評価が、他の候補地より高かったからである。

まず、苫北地区の地元関係者から熱烈なラブコールを受けていた。ちなみに「苫北地区」とは、苫小舞市北部を指す産技伝内部の通称である。産技伝設立準備室の幹部がどんな接待を受けたか知らないが、招致活動の評価はＡランクだった。

地形については、その優位性が他の候補地よりも抜きんでていた。実験場市内区域の候補地には、「西又は北西側が高く東又は南東側が低い緩斜面状の矩形が、東西二キロメートル、南北四キロメートル広さで得られること」と、「市内区域西側の高地と東側の平野部に相当する低地の標高差が、造成により十九メートル以内に収められること」の条件を満たすことが求められた。実際の日暮里駅北西方の高地の標高は約二十一メートル、上野駅東方の標高点周辺は標高約二メートル程度である。樽前山の東麓斜面は、苫北地区におい

て標高二十～五十メートルの範囲にほぼ収まっていたため、造成そのものは可能とされ、地形の評価もＡランクだった。しかし、現実には市内区域を横切る小河川の付け替えや暗渠化等、水利関係設備の設計、造成、維持管理に多大な手間が掛かる結果となり、現場の土木技術者は大変な苦労をした。

続いて、苫北地区の土地利用情況を見ると、大部分が国公有地でそのほとんどが涵養林だった。民有地では、予定地を突っ切る一般道沿いに二つのゴルフ場が展開し、産業廃棄物処分場やモータースポーツ用ダートコース等も点在していた。更に、植苗駅周辺でも私立の学校法人が経営する農場や送電線の鉄塔が干渉していた。それでも全体として民間土地利用の割合が少なかったことは救いで、「環境保護型次世代エネルギー技術を開発し、かつ実証実験を行うこと」を大義名分の一つに掲げる実験場の用地取得には、大きな障害とはならなかった。土地利用状況の評価もＡランクとなった。

しかし、実験場建設に伴う開発行為に一抹の後ろめたさを感じたことも否めない。大規模な市街地を形成する市内区域はもとより、美沢区域や植苗区域にも鉄道施設や小規模な「街」を建設するため、豊かな自然や農地を破壊、侵食した訳である。環境保護云々、林業振興云々等と大義名分を振りかざしたところで、将来的な国益はともかく、実験場用地に限れば、重要な酸素供給源と水源確保のための涵養林が減ったことに違いは無かった。また、産廃処分場やダートコース、ゴルフ場の類は、新たな移転先で同様な軋轢を生んだ。創始者も産技伝の設立準備担当者も、実験場事業が軌道に乗った現在でも、この件にはあまり触れたがらない。

気候については、さすがに妥協した。計画当初から北海道内の気候の厳しさは織り込み済みだった。そもそも本州内では民間の土地利用が進み過ぎて広大な適地が見当たらないし、四国、九州では気候が温暖すぎて酷寒地を想定した屋外の実証実験が行えない。苫北地区近隣の気象庁新千歳航空測候所の一九七一～二〇〇〇年の平年値は、一月の最低気温が氷点下十五度程度、二月の最深積雪が四十

センチ台後半である。この雪の深さがマイナス要因となり、気候の評価はBランクだった。

ちなみに、最後まで候補地争いを演じた十勝南部の気候評価はCランクだった。「十勝南部」とは、十勝総合振興局の幕別町南部から更別村南部にかけて想定された実験場候補地である。近隣の大樹町での直近十五年間の平年値は、一月の最低気温こそ氷点下十六度程度で大差ないが、二月の最深積雪は八十六センチメートルである。十勝南部は地域振興の面から実験場建設に寄せる期待は大きく、懸命の誘致運動が展開されたが、苫北地区以上に厳しい気候と人口集積地からの距離が総合評価を下げ、候補から外れてしまった。

最後に、苫北地区への実験場建設を決定付けたのは、利便性だった。

まず、道内一の人口集積地である札幌市の中心部から、鉄道で一時間以内の距離は魅力的だった。更に、新千歳空港が目と鼻の先にあり、国内主要都市との時間的距離が比較的短く、研修生や現地スタッフを送り込む実験場進出企業や関係省庁、いわゆる協力法人の職員移動に要する負担軽減に大きく寄与することが見込まれた。また、実験場内外の客貨を輸送するアクセス鉄道をＪＲ千歳線又は室蘭本線と接続させれば、千歳臨空工業団地と苫小舞市街を往き来する一般客貨の輸送も可能だった。

人口集積地からのアクセスと付帯事業の収益性の評価はいずれもAランクで、他の候補地を大きく引き離していた。

苫北地区にこの実験場が建設された経緯は、ざっとこんなところだ。さあ、それでは実験場に入ろう。

第二章　いつもの風景

臨空南駅の駅舎はＪＲ東北本線の白河駅舎を模しており、広場側から見ると三角屋根と窓周りの装飾が印象的な木造平屋建てだ。しかし、南東向きの斜面を掘り下げて水平な用地を確保したこの駅は、掘割りの底のホーム側から見ると駅舎は三階建てとなる。駅舎はホーム脇が一階、出改札コンコースが二階、駅前広場に面するフロアが三階となっている。駅前広場から正面玄関を入ると、両側に入場手続きカウンターと各種金融機関のＡＴＭや食堂、売店が並び、奥には出改札コンコースへ降りる階段が口を開けている。エレベーターやエスカレーターも備えているとは言え、重厚な大理石の彫刻をあしらった階段の手すりや出窓の意匠が戦前のレトロな雰囲気を醸し出し、訪れる研修生や観光客に、ここが実験場の入口であることを深く印象付けている。

この駅に限らず、苫鉄の全駅舎は実験場内の他の建築物と同様、外観と内装を昭和十二年当時の意匠で造った。市内区域では各々のモデルとなった駅舎と線路配置を忠実に再現しており、美沢区域と植苗区域についても、鉄道施設は全て当時の技術水準を基に内外装を設計している。

苫鉄の車両たちも、昭和十二年当時に東京下町へ乗り入れていたＳＬ、客車、電車等が忠実に再現され、操縦技術、保守管理技術の伝承や観光客のリピーター確保等の目的で恒常的に運行されている。なお、実験場の建設途上で行われた映画撮影のため、昭和十三年以降製車両のレプリカも何両か導入した。厳密には実験場のコンセプトから外れるこれらの車両たちだったが、実験場の博物館的性格も考慮して、映画撮影後も運行を続けている。

大理石の、いや、大理石を模した産業廃棄物の無毒固化再用品で誂えた階段を下り、二階の出改札コンコース正面に掲げられた発車時刻表を見ると、先発は苫小牧駅行きの直通列車で、私の乗るべき

苫鉄上野駅行きの発車時刻までしばらく時間がある。
私の勤務地、産技伝実験場本部は不忍池の北に位置する常設博覧会会場外国館の中にあり、最寄り駅は苫鉄上野駅か軌道線の上野東照宮前停留所だ。もし先発列車に乗っても途中で乗り換えれば事足りるが、急ぐ必要も無いので上野駅行きまで待つことにした。
入場者はこのフロアの出札窓口で入場用ＩＣカードを提示の上、目的地までの乗車票を買う。運賃はＪＲ線よりも若干割高か。私は職場で支給された苫鉄全線有効の定期乗車票を持っている。
窓に寄って外を見ると、直下の一番ホームから苫小牧行き直通列車が出発する直前だった。この列車の先頭に立つＳＬはＣ六二―三と呼ばれ、昭和二十三年に製造された我が国を代表する旅客列車用ＳＬだ。苫鉄で保守管理しているものの所有権はＪＲ北日本にあり、本来はイベント専用で定期列車を牽くことはほとんど無い。しかし、ゴールデンウィーク期間中のイベント準備のため、先週あたりから苫鉄とＪＲ双方の乗務員の訓練運転を続けている。
発車時刻となり、Ｃ六二―三がドスの利いた汽笛を「ボゥーッ」と鳴らすと、一呼吸置いて後ろに連なるチョコレート色のレトロ客車七両もゆるゆると動き出した。編成中唯一のバリアフリー対応車で、幅の広い扉と車イス対応のトイレを持つ三等荷物合造車、車体窓下に青い細帯を巻き、ふかふかシートで座り心地抜群の二等座席車、窓下の帯色が赤く、ガチガチの硬いボックスシートでクーラー無しの三等客車が、ずらずらと眼下を過ぎて行く。
それにしても、実験場内で導入する車両を地元旅客用に運用するためにクリアすべき課題が如何に多かったことか。少なくとも昭和五十年代までの鉄道はおおらかだった。当時は、地方はもちろん、大都市の中心駅でも鉄道創業期から連綿と続く文化の名残にどっぷり漬かることができた。客車の扉は手で開け閉めするもの。そして、走行中にデッキ（客車の出入台）に立つ者は、自分の身を自分で守るもの。これは明治の昔から客車に乗車する時の常識であり、そんな客車が上野、大阪と言った大都会のターミナルに、長距離普通列

車として、或いは夜行急行列車として昭和五十年代後半まで顔を出していた。しかし、転落事故は少なからずあったようで、停止直前や発車直後の無理な飛び降り、飛び乗りをして死傷する事故が散発し、昭和六十年代に入ると、手動ドアの客車は一部の保存用とイベント用を除いて国内の営業線上から姿を消してしまった。

苫鉄では実験場内の車両たちの扉をどうするか散々議論した。その結果、昭和十二年の時点で自動ドアを装備していた電車には文句無く自動ドアを採用した。一方客車は、ＪＲ線乗り入れ用については現行法令上やむを得ないものとして自動ドアを装備した。その際、ドア部分の意匠が当時と若干異なってしまうことについては泣く泣く目をつぶった。なお、手動ドアで運用される場内専用車から乗客が誤って転落する可能性は十分考えられるため、せめて当事者に対する経済的な保障はしましょうと言う目的で、入場者全員が傷害保険に強制加入するような制度を導入した。

入場手続で必要となるＩＣカードがそれだ。入場料金には旅行傷害保険の掛金が含まれており、入場日数に応じて料金は変動する。そしてカードに仕込まれたＩＣチップへ被保険者たる入場者の情報を書き込むのである。このＩＣカードによる正規の入場手続をしなかった者は、例えばこれから私が乗る予定の、臨空南～苫鉄上野駅間のアクセス列車に乗ることができない。仮に禁を破って乗車すると、事故に遭遇しても何の保障も受けられないどころか、不法侵入者としてお咎めを受けてしまう。

苫小牧行き列車が走り去った駅構内には、紫煙がしばらく残っていた。列車が消えた方向を窓越しに見遣っていると、彼方から薄い煙が断続的に吹き上がって少しずつこちらに移動して来た。やがて汽笛が「ボウッ、ボウッ。」と聞こえて、Ｃ五一形ＳＬを先頭に三等座席車、二等座席車、三等荷物合造車、郵便車の計七両を連ねた苫鉄上野駅からの列車が二番ホームに入って来た。この列車に連結されている客車は、バリアフリー対応の三等荷物合造車を除く全車

が手動ドアかつ非冷房で、けん引して来たC五一は大正時代生まれの国鉄代表機のレプリカだ。二十分後にはこの列車がそのまま折り返し苫鉄上野行きとなる。

到着した列車から降りてきた人たちが、かすかな煤の臭気と共に跨線橋から改札口へ向かって来た。この瞬間、木肌と鉄骨に支配された待合室周辺が、さながら花畑のような光景となる。観光を終えた色とりどりの入場者は、使用済みのキップを鉄道省の制服姿の駅員に渡し、最後に、人の背丈程もある入退場ゲートでＩＣカードと生体認証によるチェックアウトを済ませる。

観光客ばかりのこの一団の中に、昭和十年代からタイムスリップして来た風情の男女がぽつんぽつんと混じっていた。帝国軍人風の二人連れは産技伝統制部の指導課長と業務課長で、和服を白い割烹着で包んだ御婦人は、恐らく場内のどこかの食堂の栄養士か仕入れ責任者だろう。一緒にバスを降りた橘君が、二人の課長に歩み寄って挨拶をしているのが見えた。

旧陸軍の将校服を着た統制部の課長連中は、システムセンターに勤務関係の月末書類でも届けに行くのだろう。いくら統制部の現業機関の制服が軍服だと言っても、まさかあの身なりで場外出張はあるまい。一方、白い足袋とえび茶色の草履をせわしく動かしている割烹着姿の御婦人は、ゴールデンウィークの特別メニュー用食材を注文しに来たらしく、「総受セ食品担当御中　ＧＷ用食材」と大書きした茶封筒を小脇に抱えている。ゴールデンウィーク向け特別メニューは随分前にイベント担当者会議で決まっており、既に食材の注文は済んでいるはずだから、急きょ大口の団体予約が入り、追加注文が必要になったのかも知れない。

千歳臨空工業団地には産技伝システムセンターと場内法人全般向けの総合受注センターが入っており、場内に急ぎで取り寄せたい品物があれば各事業所の担当者がそこへ出向いて直接注文する仕組みになっている。注文する量が少なければ場内からの電話注文で事足りるが、品目が多かったり形状を細かく指定したりと、電話だと誤

注文する恐れがある場合は、受注センター最寄り駅のここまでわざわざ汽車に乗ってやって来る。たかが注文にそんな手間暇をかける理由は、実験場内では電報、電話、郵便以外の通信手段が原則として禁止されているからだ。昭和十二年当時、電子メールやファクシミリは一般の通信手段として普及しておらず、実験場はそんな不都合も忠実に再現している。

このように、ここ臨空南駅はもちろん、苫鉄からの直通列車が乗り入れる苫小牧駅でも、所用のため場内服でうろうろしている職員やその家族を日常的に散見できる。かく言う私も、実験場建設中で映画撮影がたけなわだった頃は、当時支給されていた国民服のまま、千歳や苫小牧の駅周辺にちょくちょく出掛けたものだ。

にわかにコンコースの人の動きが活発になった。私は国産木材で組まれたアンティークなベンチから腰を上げた。

改札口は二手に分かれている。片方は一般旅客専用の自動改札機が二台並んでおり、改札口の先には一番ホームへ降りる階段とエスカレーターが見える。一般旅客は自動券売機で購入した一般旅客専用の磁気キップを自動改札機に通すか、交通系ＩＣカードを読取部にかざす。これは一般旅客の行き先のほとんどがＪＲ線内であることを考慮したものである。

もう片方は実験場入場者用で、たった今降車客が抜けてきた二番ホームへの跨線橋に繋がっている。空港の保安検査場を連想させる入退場ゲートの奥に更に改札口があり、駅員が改札鋏を持って数人立っている。乗車票と呼ばれる場内専用のキップは昔ながらの硬い厚紙に旧字体で印刷されており、ここでパチンと鋏痕を入れてもらう。

我々実験場の職員や入場者は、キップ切りの駅員が待ち構える方の改札口から入るが、駅員へキップを見せる前に大きな入退場ゲートの洗礼を受ける。このゲートには、通過しようとする人の虹彩パターンと静脈パターンを読み取る生体認証機能が付いている。この

機械に瞳又は手指のパターンを読み取ってもらわないと、無事入場することができない。とにかく無保険入場は認めない、と言う実験場の強い意思表示がこの入退場ゲートには込められている。

私は、虹彩認証部を覗き込んでゲートを開けるのが何となく恥ずかしい。虹彩認証部の造りが背の低い人に合わせてあるので、わざわざかがむのも面倒臭い。普段は腰の高さにある静脈認証部に、右手人差し指をタッチして通過する。私は職場で生体認証登録を済ませたが、一般の方は入場手続き時に登録できるし、全国に散らばる産技伝支社の窓口でも登録できる。既に提携金融機関で生体認証登録を済ませている場合は、その情報を入場用ＩＣカードに載せ替えることも可能だ。

入退場ゲートの読み取り部に指をタッチすると、ピッと言う電子音と共にゲートがバタンと開く。続けて改札口で駅員に定期乗車票を見せる。そして、跨線橋を二番ホームに向かい、停車中の三等客車に乗り込み、腰を落ち着ける。

ホームには駅の助役が立ち、ＳＬの炭水車には赤と緑の旗を持った駅員がへばり付いている。この駅に到着したＳＬは、客車から一旦切り離されて駅の奥へ進み、ターンテーブルで方向転換してから、それまで最後尾だった郵便車の前に連結される。鉄道ファンならずとも、このちょっとしたショータイムで待ち時間の退屈が少しはしのげよう。

「何、このイス。座り心地悪過ぎ。」

突然、斜め前のボックスから甲高い男の声が飛んできた。見ると、橘君の連れのジャンパー氏が、座席の固さに顔をしかめている。

「だから三等のボックス席は硬いよって言っただろ。やっぱり二等にする、それともオハニの方に行ってみる。」

橘君は半分笑いながらジャンパー氏を諭している。「オハニ」とは三等荷物合造車、即ちバリアフリー対応車を指す。

「いや、二等じゃカネがもったいないし、ロングシートじゃ風情が無いし。しかし、背中にクッションが無いってのは、結構厳しい

な。昔の人は、ホントにこんなイスで旅行できたのかな。」
オハニは客室内の通路を広く取った関係で、イスはロングシートにしてある。その代わり、座り心地抜群のクッションを誂えているのだが、そのロングシートに風情が無いと嫌うこのジャンパー氏、私と同じ鉄道好きかも知れない。
橘君は気の毒そうな笑顔で返す。
「そんな風情に拘るんなら、背中のクッションはあきらめな。ま、昔は大体こんなだったらしいぞ。その程度の不都合は我慢しとけ。上野に着いたら、もっと『厳しい』目に遭うかもよ。」
「はいはい、わかりました。で、今夜、本当にお前のトコに泊まれんの。宿、全然予約してないよ。」
「ああ、大丈夫だ。俺が住んでる社宅はフリーパスだから。」
ジャンパー氏のぼやきは一時で終り、後は和やかな談笑が続いた。
昭和十二年当時、クッション付きの背もたれの三等座席客車はほとんど無く、ゆったりしたシートにありつける人は、三等運賃のほぼ倍額を支払って二等車に乗れる階層に限られていた。腰や背中を痛めている人は、ふかふかモケットの二等車かバリアフリー対応の三等荷物合造車を利用すると良いだろう。ただし、実験場入場者が二等車に乗る場合は、割高の二等運賃を払う必要がある。
発車まであと一分、ポイントが切り替わり出発用の信号が青に変わった。ホームには駅の助役が引き続き立っており、懐中時計と睨めっこしながら、跨線橋へ続く階段をちらちらと見ている。

苫鉄のポイントや信号機は総合指令所の運行管理システムで遠隔監視をしているが、実際の切り換えは各駅の信号扱所で操作している。一方、列車には最新式の速度制御システムを搭載し、線路脇に信号機が無くても安全運行できる方式を採用した。したがって、あなたが目にする苫鉄の信号機は、平時においては飾り物と考えて頂いても差し支えない。
いよいよ発車時刻。時計と睨めっこしていたホーム上の助役は、

まず出発信号機、続いて階段を指差確認した。そして手笛を吹き、列車最後部の車掌に向かい直して固く絞った赤色旗を高く掲げる。車掌はそれを確認すると、無線機で機関士に発車オーライを告げる。

汽笛一声、ほんの少しのショックと共にゆっくり動き出した列車は、左手に貨物ホームを見ながら南東に進路を取った。列車は臨空南駅の構内を離れて徐々にスピードを上げ、まだ芽が出揃わない早春の広葉樹林の切通しを、緩い右カーブで徐々に下って行く。窓を開けると少々寒い。苫鉄ではＳＬ運転の負担を軽減させるため、トンネルと急勾配を避けて線路を敷いた。ただ、地形の制約から大部分が切通しになってしまい、東側に開けているはずの勇払平野や西側に聳えているはずの樽前山は拝めない。しかし、我慢もほんの四、五分だ。間もなく列車は切通しを抜けて減速し、植苗駅に向かう本線から分岐して、新美沢駅に進入する。

新美沢駅は京浜線電車との乗換駅で、西側の石垣上に電車ホームがある。反対の道央道側を見下ろすと、勾配を下って行く本線を挟んで、眼下には機関区、客貨車区、車両工場の各施設がひしめき合う、美沢車両基地が広がっている。駅名や基地名は、道央道のパーキングエリア名に由来する。しかし、青森県に同音の三沢駅があるため、苫鉄では駅に限って「新」を冠して混同を避けた。

新美沢駅を発車すると、列車は左に急カーブして、線路が複雑に絡み合う「田端駅」の構内を一跨ぎして築堤上に躍り出る。

美沢区域と市内区域の境界線は、ここだ。

東北・高崎線の上り列車に上野駅まで乗りとおした経験がある人ならば、短い鉄橋の下から飛び出した線路が、眼下を東南東方向へ真っ直ぐ別れ行く位置関係に、実験場の設計の緻密さを実感できるだろう。この別れ行く線路が苫鉄本線で、本線は荒川区部の住宅密集地を抜けて「三河島駅」へと続き、その向こうで道央道を跨ぎ、約十一キロメートル先の植苗駅に達する。

初めて実験場に入った人は、ここで東京下町の空が昔は如何に広

かったかを実感し、例外なく歓声を上げる。眼下の木造建造物は平屋か二階建てに限られ、築堤上を行く列車の窓から見えるのは所狭しとひしめき合っている民家や町工場の屋根、屋根、屋根である。天を突くものは公衆浴場や工場の煙突と火の見櫓だけで、鉄筋コンクリート三階建ての小学校の校舎でさえ、高層建築物と見紛うほどの迫力で周囲を睥睨している。

さて、市内区域北部の街並みと反対側に目を移すと、山際にレンガ積みトンネルの坑口が現れ、京浜線の線路が顔を出す。京浜線には二～三本に一本の割合で二等車を連結した電車が走っている。実験場ならではの、京浜東北線のグリーン車に乗ってみるのも面白いだろう。京浜線が並行し始めるこの辺りは現在の西日暮里駅付近に相当し、京浜線の向こう側には「道灌山」の高地が控えている。

やがて列車は、京成線、常磐線、京浜線が顔を合わせる苫鉄第二のターミナル、「日暮里駅」に到着する。日暮里駅には、史実に基づいて東北線用ホームも作られたが、上野～臨空南駅間の列車は、朝夕にそれぞれ上下一本ずつ停車するだけである。この使用頻度も史実の準用であり、常磐線以外の客車列車を原則として通過させる構図が昭和期以降のこの駅のスタンスだ。なお、現実の日暮里駅の東北・高崎線ホームは戦後になって停車する列車が無くなり、東北新幹線の建設工事に伴い撤去されてしまった。

日暮里駅から「鶯谷駅」にかけての線路西側の小高い石垣の上は、寺院や五重塔等が散在する谷中緑地公園だ。この公園は、実験場を終の棲家とする居住者が現れることを見越して、墓苑に転用する計画がある。また、この公園にはエゾヤマザクラも多数植えられており、間もなく訪れる花見の季節には大手旅行会社の手による「実験場お花見ツアー」も催行される。東京と北海道では桜の開花に一ヶ月以上の差があるので、その気になれば、本物の下町のソメイヨシノと実験場の下町のエゾヤマザクラの花比べが楽しめる。

京成線の高架橋が頭上を越えてこの高台に吸い込まれると、左手

はどこまでも続く下町の家並みが見渡せる。上野駅到着まであと三分足らず。斜め向かいのボックスでは、先程のジャンパー氏が産技伝職員氏に促されて、網棚から大きな旅行バッグを降ろしにかかった。ジャンパー氏は車窓の景色に気圧されたのか、不安そうに橘君に念を押していた。

「本当に、お前の所に泊まれるんだよな。こんな空襲前夜の東京で、俺を一人ぼっちにするなよな。」

第三章―1　誘致合戦

話は、正月早々の北海道で、「でっかいテーマパークがやって来る」等の妙な噂が流れていた時点に遡る。

その年の三月、東京丸ノ内の商工会議所ビルのワンフロアで社団法人産業技術伝承開発機構が産声を上げた。この社団法人の設立準備室はあのパーティーから数ヵ月後に密かに立ち上げられており、ぼちぼち実験場候補地が固まりつつあったこの時期になって、ようやく明確な組織としてスタートを切ったのだった。この話題は財界系の日刊紙や全国紙の経済面に小さく取り上げられただけで、北海道内で静かに耳目を集めていた噂との関係を疑う一般国民は誰もいなかった。

産技伝の表向きの設立目的は、その名の通り「旧来の産業技術の伝承と次世代の産業技術の開発」だった。しかし、本当の目的は「実証実験用レトロワールド」の建設及び運営であり、設立準備室が立ち上がった時点で、既に北海道内での実験場候補地の絞込みと関係省庁、資金提供団体、協力会社及び実験参加企業への極秘の根回しが始まっていた。やがて北海道では候補地に挙がった自治体同士の熾烈な招致合戦に決着がつき、苫小舞市北部を指す「苫北（とまきた）地区」と言う造語が関係者の間で歩き始めた。

その年の春以降、プロジェクトの中心は実験場やアクセス鉄道予定地内の民有地の補償対策と、実験場の開設が地元自治体に与える人的、経済的影響の事前評価に移りつつあった。とりわけ実験場内に多数の定住者が発生した際の、定住者対自治体間の諸問題の分析には多くの時間が割かれた。中でも実験場内居住者の納税と行政サービス、それに学校教育の問題は、水利や電力供給と共に重要な懸案事項だった。

水利のうち、上水道については、千登勢市と苫小舞市に対して想

定される工業用水と飲料水の総使用量を何パターンか示し、実験場への供給可能水量を検討させた。供給量が不足する場合は実験場側で手当てするつもりだったが、工業用水を実験場側で全て確保しなければならない最悪の事態を想定して、産技伝では早い段階から対策を検討していた。例えば苫鉄が使用する鉄道用工業水だけでも、ＳＬ運転や保有車両の洗車に必要な水量は一日あたり六～七百立方メートルと試算されていた。七百立方メートルと言えば、一日あたり千六百人分近くの上水道使用量に相当する。自治体からの「もらい水」に過度の期待はかけられないため、工業用水の自力確保に担当部署は知恵を絞っていた。

電力については、場内居住者等の家庭用は、当初は北日本電力からの供給を受けるものの、徐々に場内の太陽光発電に切り替えることとし、鉄道、公共施設、各種実験・研修施設等の、主に工業用は自前の水力発電で調達する計画だった。このため候補地を絞り込む段階で必要な資料を収集して検討を重ね、その結果、水力発電所を確保する目途は何とか立った。しかし、工費はともかく、問題は工期や建設作業員の確保とされ、速やかに着工しないと実験場の完成を遅らせかねないことが唯一の懸念材料だった。

住民サービスについては、重大な見込み違いがあった。行政サービスと場内居住者の家族の学校教育の問題は、自治体側と深く議論を重ねないまま計画を進めてしまっていた。実験場内に関係職員が単身又は家族ぐるみで一年以上滞在する、或いはもう一歩進んで永住すると言ったケースを、行政も巻き込んで真剣にシミュレーションし始めたのは、実験場建設が苫北地区に内定後、一年以上も経ってからだった。

産技伝側では実験・研修施設を始めとする様々な場内商工業施設、教育施設、医療施設、住宅、映画撮影用オープンセット等々、市内区域に限っても五万棟余りにも及ぶ建造物の維持管理を、外部委託の警備員だけでは賄い切れないことは十二分に承知していた。また、夜間の防火防犯体制の長期継続、生活関連実証実験データの二十四

時間体制のモニタリング、アクセス鉄道の輸送能力及び効率的な運用、と言う様々な要因を加味した結果、中長期滞在者を「場内」の各所に一定の世帯密度で居住させることが、実験場を永続的に運営するための必須条件であると結論付けていた。

更に、滞在者同士のトラブルが発生した時の対応、万が一火災や事故が発生した時の消防、救急、医療の対応、上下水道の確保等、解決すべき課題は山積していた。更に中長期滞在者の子弟、子女に対する学校教育のあり方も重要課題の一つだった。

実験場側の担当者は、これらの条件を産技伝設立の一年近く前に開催された候補地選定説明会の時点で、関係自治体側に十分説明したと言う認識を持っていた。一方の自治体側は、実験場で働く職員とその家族の住居は「実験場外」に相当数確保する前提で誘致計画を立てていた。実験場が従来とは比較にならない程の規模で建設されるにもかかわらず、どの候補地自治体も、国内各地の他のテーマパークと同様に「夜間人口ゼロ」を想定して話を聞いていたのだった。

もちろん、警備要員等の夜勤者と、研修生や宿泊観光客等の短期滞在者が実験場内に夜間留まることはどの自治体も承知していたが、実験場内に定住者が発生するなどは思いもよらなかった。仮に場内に社宅を建てるとしても、大規模リゾートホテルにありがちな職員寮に毛が生えた程度だろうと考えていた。実験場内外を結ぶアクセス鉄道が建設されると言う前提も、「実験場職員は場外から通勤する」と言う誤解を生む遠因になっていた。

この大規模テーマパークが地元に建設されれば、莫大な法人税収入と雇用等、諸々の経済効果が期待できる。更に、地元住民用の災害備蓄倉庫も建設、管理してくれるらしい。その見返りに円滑な法的手続きと用地確保をサポートすれば良いと言う程度の認識しか、自治体側には無かった。各候補地が、実験場の本質を理解しているとは言い難かった。

確かに前年夏に開催された候補地向け第一回説明会議事録には、

建設する施設の用途と各々の収容人員、それに実験場全体の施設総数と総収容人員について、かなり具体的に提示したことになっていた。例えば、全ての住居棟を適正な世帯密度でフル稼働させた場合は最大六万三千人程度まで居住可能であること、市内区域に建設する教育関連施設についてはほぼ全てを法令に基づく学校教育施設及び保育施設に転用できること、また、一部は開校する前提で準備が進められていること、その他のハコモノは博物館や撮影用オープンセットとして利活用できること等の、項目ごとの詳細な使用例まで明示して、行政に相応の準備と配慮を求めたはずだった。しかし産技伝側に落ち度があったとすれば、「実験場内に定住者が万単位のオーダーで発生する可能性が極めて高い」と言う見込みを自治体担当者にしっかり伝えなかった点にあった。

一日あたりの入場人員と着工から開業後にかけての最大就労人口の遷移については、その予測値をかなり具体的に明示していた。しかし、定住人口となると果たして実際にどれだけ定住者を集められるのか見当がつかず、精度の高い予測値をはじき出すまでに至らなかった。とりあえず、住宅密集地を維持管理するための理想的な目安として、一平方キロメートル当たり三千三百から五千世帯と言う世帯密度を算出したに過ぎなかった。結果的に、自治体側に対しては水道や電力の需要予測は最大値を示すのみにとどまり、「夜間人口は未確定要素が大きいため想定値の記述を省略するが、昼間人口は三万～三万五千人程度を見込んでいる。」と言う曖昧な表現を説明資料に記載してしまい、説明会の席上でも担当者が同様の発言をしていた。

実験場には学校も開校し、最大で六万人以上も住めるようになるのだから、当然、場内定住者への対応は自治体で考えてくれるだろうと、当時の説明担当者が安易に考えたことがボタンの掛け違いの始まりだった。

実験場の仕様書を見たほとんどの自治体側は、実験場は単なる大規模テーマパークであるとの先入観から、「夜間人口の想定値は省

略」の表現を「定住者は発生しない」と都合良く解釈し、夜間人口ゼロを前提とする誘致計画の策定に入った。自治体側は産技伝担当者から、場内の公共施設について、例えば「警察署なら地元の警察官が円滑に業務を遂行できるよう設備を整えます。」とか「校舎では法令に則った学校教育が可能で、準備が整えば首都圏の学校法人が場内に全寮制の小中高校と専門学校、短大を開校する予定となっています。」との話を聞いていた。しかし、所詮それは場内の建築物にリアリティを持たせるための演出で、私立校の開校も映画撮影に関係する特殊事例であると思い込んでしまっていた。

産技伝が発足した年の四月に実験場建設予定地が苫北地区へ内定すると、苫小舞市と千登勢市の担当者には、植苗駅と千歳臨空工業団地南端を結ぶアクセス鉄道の具体的な概要を記した書類と、地元自治体が対応すべき地権者の一覧が産技伝の担当者から手渡された。実験場本体の概要はこれまでの説明会でお互いに詳しく伝えたつもり、聞いたつもりになっていたので、定住者の有無については特に再確認しなかった。

内定通知後の五月上旬に苫北鉄道株式会社が設立され、実験場アクセス鉄道の建設が公表された。なお、実験場計画の全容はギリギリまで伏せることとし、酷寒地における鉄道用大容量蓄電池の開発に特化した実証実験施設を建設するとだけ発表した。産技伝の担当者はこの実験施設を「蓄電車実験場」と呼称した。苫鉄の出資者は産技伝と一部の協力会社、地元自治体、ＪＲカーゴ、それに千歳臨空工業団地進出企業の一部となっていた。また、この発表を受けて、建設予定地では民有地の用地買収と地権者に対する補償交渉が本格的に始まった。

産技伝や関係省庁が実験場建設の全容を隠すことに拘ったのは、出資会社や実験参加企業の社内調整の時間を確保するためだった。関係機関への根回しの時間も、参加企業数や調達資金を増やすための交渉時間も、長ければ長いほど良かった。早いうちに外部へ実験

場計画の全容が漏れれば、建設コストに影響することはもちろん、大規模開発にアレルギーを持つ建設反対派の芽が育つ恐れがあり、プロジェクトへの参画を検討中の企業が内外の批判を恐れて撤退してしまう可能性もあった。

しかし、用地の確保とインフラの整備は早期に始める必要があったし、工事費の一部を地元自治体の予算からも捻出させるためには議会と住民の理解を得なければならない。自治体会計の情報公開が声高に叫ばれる昨今、五平方キロメートル以上にも及ぶ実験場全体の造成をこっそり進められる訳が無かった。そこで窮余の策として編み出したのが、「蓄電車実験場」の先行発表だった。道央道苫小牧東インターチェンジ北側のゴルフ場を移転させ、その跡地を利用する前提であれば、自治体も議会も市民を納得させられそうだった。

アクセス鉄道の建設も同時期に発表したのは、関係法令をクリアするための諸手続きに相当の時間を要するからだった。

そもそも苫北地区への鉄道敷設の真の目的は、実験場内の人の移動及び実験場外部からの客貨の輸送である。利用者が実験場関係者及び関係荷貨物だけであれば「専用鉄道」として、或いは関係者だけを運ぶのであれば、遊園地等の遊覧鉄道宜しく「遊具」として、何もかもを昭和十二年のレベルで手軽に素早く営業開始させることが可能だった。しかし、実験場用地提供の見返りにアクセス鉄道で地元の客貨輸送も担うと自治体側に約束していたため、ＪＲや他の鉄道会社等と同じく一般の客貨を輸送する「鉄道事業」の業態にせざるを得なかった。この場合、何もかもを現行法に合致したレベルで計画せざるを得ず、鉄道運行会社設立後の許認可、竣工後から開業前にかけての様々な完成検査や性能確認、更に運行計画の提出や要員の確保、車両の製造、乗り入れ先との協定締結等、面倒な手続きを丁寧につぶして行く必要があった。

予定通りに実験場を完成させるためには、まずアクセス鉄道運行会社を設立し、種々の手続きを急がなければならなかった。産技伝ではアクセス鉄道による一般客貨輸送を盛り込んではいたが、法的

な制約の多さから候補地側が鉄道の利活用を辞退してくれることを密かに期待していた。しかし、苫小舞市を含めてどの自治体もアクセス鉄道の利活用を実験場の受け入れ条件としていた。

結局、苫鉄は千歳臨空工業団地と苫小舞方面を往来する客貨輸送も担うこととなったが、沿線人口を勘案すると収益の上がらない慈善事業になりそうだった。ちなみに実験場候補地の一つだった十勝南部では、アクセス鉄道のルートにＪＲ帯広駅～とかち帯広空港～実験場候補地間を想定していた。

苫鉄は設立後の事務手続きを粛々と進め、その年の夏に第一種鉄道事業の免許を受け、本線の正式なルートと開業時期の見込みを明示した。具体的には、ＪＲ室蘭本線沼ノ端～遠浅駅間に設ける信号場を起点として、植苗駅（ＪＲ植苗駅の東隣に設置）、丹治沼信号場（後の岩代高田駅）、南美沢操車場（後の田端駅と美沢車両基地）を経て臨空南駅に至る延長十七・一キロメートルの単線非電化鉄道を二年以内に着工し、着工後概ね四年で開業するとの計画だった。ただし、苫鉄の主要動力を蒸気機関とすることはまだ伏せてあった。

そして、実験場の本当の姿と苫鉄の位置づけを一切公にしないまま、ＪＲ北日本とＪＲ東本州に蒸気機関士、同助士及びＳＬ検修要員の選抜と養成を依頼した。同時に、大手鉄道車両メーカーに対して大正末期から昭和十年代前半に製造されたＳＬ、客車、貨車、電車及び気動車のレプリカを発注した。発注されたレプリカは実際に営業運転するための機能を十分備えており、殊に一般客貨輸送に供するＳＬ及び一部の客貨車については、現行法令に抵触しないよう必要な機器や装備を追設した。また、蓄電車実験用の名目でＳＬの外観を持つ蓄電池機関車も発注されたほか、電車の全てを蓄電池動力併用車として設計させた。ＪＲ各社と車両メーカーは産技伝の協力法人だったから、これらの情報が外部に漏れる心配はほとんど無かった。線路及び施設の建設は、旧国鉄系の独立行政法人と国内大手信号機器メーカーが全面的に請け負った。

国土交通省等の中央省庁も、苫鉄が実験場と深く関わっているこ

とは重々承知していた。二酸化炭素排出削減の世界的な要請に逆行するかのような、化石燃料を多用する蒸気動力による鉄道事業を認めたのも、固形燃料の進化により、或いは固形燃料とバイオ燃料の併用により、エネルギー効率が悪い外燃機関において二酸化炭素排出量をどれだけ抑制できるかの実証実験が絡んでいたからである。また、酷寒地に建設される実験場内の電車を全て蓄電池動力併用とすることも魅力的な実証実験の一つだった。このため、苫鉄に対しては事前の情報統制も含め、関係省庁を挙げての全面協力を約束していた。

季節が秋の半ばに差し掛かる頃、苫鉄本線の工事認可が下り、まず始めに丹治沼川上流の付け替え工事と苫鉄本線沿いの一般道の移設工事が、鉄道建設付帯工事の名目で着工された。鉄道用地の買収は地元の有力代議士も巻き込んだ事前の根回しが功を奏して着々と進み、初雪が舞う頃には車両基地予定地を含む全ての用地買収が完了した。

蓄電車実験場予定地とされたエリアでは、市内区域唯一の民間地権者とも言えるゴルフ場の買収交渉が無事にまとまり、道央道西側に広がる三コース二十七ホールをその年の秋シーズン終了後に閉鎖することで合意した。当該ゴルフ場と産技伝にとって幸運だったのは、女子プロゴルフの選手権大会も開催された実績を持つ道央道東側の十八ホールのコース、クラブハウス及びレクリエーション施設等が、そっくり実験場予定地を外れたことだった。ゴルフ場側は、他のゴルフ場がひしめきながらも開発の余地が残るクラブハウス群の東南東方向へ活路を求めるべく、産技伝側との補償交渉を継続した。

胆振地方に本州より一足早い冬が訪れると、閉鎖された三コースの用地内では市内区域建設の準備が始められた。工事は手始めに、市内区域の基盤によって延長二キロメートル近くの蓋をされるオタルマップ川の付け替えと、同じく一部が暗渠化されるトキサタマップ川等の護岸改良から入った。名目は蓄電車実験場建設関連の河川

改修工事だった。

年が明けて春を迎え雪融けが進むと、臨空南駅建設予定地で苫鉄の起工式が執り行われた。実験場建設が苫北地区に内定してからわずか一年だった。優先的に着手した部分は、植苗駅～丹治沼信号場間で国道三十六号線を跨ぐ植苗高架橋と、道央道苫小牧東インターチェンジの北約二・七キロメートルの地点に架かる南美沢跨道橋の土木工事だった。これらの道路はいずれも交通量が多いことから慎重かつ確実な工事が求められた。また、北海道においては厳冬期の工事中断も考慮する必要があったため、早期に着工して十分な工期を確保した。

本線の路盤工事は、南美沢操車場の予定地を皮切りに間もなく全区間で開始された。当然、市内区域を通過する区間でも路盤の整地が始まったが、本線から一定距離以上離れた部分には手を付けなかった。一方、蓄電車実験場予定地とされたエリアでは樹木の伐採のみが行われ、線路工事には着手しなかった。蓄電車実験場の設計図は公表していたが、それは本当の実験場の設計図とは大きく異なっていた。安易に線路工事を始めれば、「本物」の実験場を着工した時に手戻りが発生するからだった。

実験場の電源となる発電施設は、羊蹄山麓を流れる尻別川流域のニセコ町にある旧尻別第一・第二発電所を復活再利用することとした。そこは宝寺製紙苫小牧工場が平成十八年まで使用していた、合計出力一万三千三百キロワットの水力発電所だった。廃止となった発電所設備の大半やニセコ町～苫小舞市間の送電設備は既に撤去されていたが、産技伝は実験場建設計画が具体化された直後より、宝寺製紙側から資料提供を受けて調査を進めていた。

市内区域で運転される電車の総消費電力量は一日当たり約二万九千キロワット時を想定しており、両発電所の所期の発電量が確保できれば列車運行に相当の余裕が見込め、余剰電力を苫鉄以外の工業用に振り向けることも可能だった。ただ、雪融けを待って始まった

復活工事の着工当初は、発電所の総出力及び使用電力量を少なめに公表し、実験場全体のスケールをカムフラージュした。

第三章―2　行き違い

苫鉄本線の着工と時を同じくして、ＪＲ会社内の選抜試験と学科教習を終えた蒸気機関士見習と機関助士見習の訓練運転が、ＪＲ函館本線の倶知安～小樽駅間で始まった。彼らは養成終了後に苫鉄へ出向する予定だった。この訓練運転用列車が、ＳＬファンばかりでなく世代を超えて国内に大旋風を巻き起こした。訓練運転が、ＪＲ北日本が所有する小型ＳＬによる単発的なものであれば一部のファンが騒ぎ立てる程度で収まるのだが、今回の訓練運転は明らかに異質だった。

まず、使用されたＳＬがファンの想像を超えた。蒸気機関士見習らの技能教習開始に先立ち、ＪＲ北日本は平成七年限りで引退して苗穂工場で保存展示中だったＣ六二―三を訓練運転用に復活させ、苫鉄側もＪＲ東本州やＪＲ西本州と交渉の末、Ｄ五一形ＳＬ、通称「デゴイチ」二両を借り受けて訓練運転区間に投入した。更に、北海道及び本州内でイベント用や展示用に残されていた、様々な種類の客車を寄せ集めて訓練運転に必要な両数を確保した。訓練列車とは言え、昭和四十年代に多くのＳＬファンが通いつめたこの区間で、我が国を代表するＳＬが時には重連（機関車を二両以上連結すること）で五～八両の客車を引いて連日走り始めたのである。沿線に押し寄せるＳＬファンの熱狂ぶりは凄まじく、趣味誌のみならず一般マスコミ誌もこぞってその話題を採り上げた。

しかし、その裏を追究しようとするメディアはほとんど無かった。ＪＲの担当者やＳＬ乗務員たちが、苫鉄との関わりを決して口外しなかったからである。函館本線のＳＬ復活騒ぎに隠れて、苫鉄のＳＬ整備要員候補生も、ＪＲ北日本の苗穂工場とＪＲ西本州の梅小路運転区に分散配置され、ＳＬ検修のノウハウを現役整備員から学んでいた。また、他の苫鉄現業社員もＪＲ会社に出向しながら開業に備えており、ソフト面の準備も徐々に整いつつあった。

苫鉄本線の工事や係員養成の進捗と共に、市内区域の着工準備も密かに進められていた。区域内の河川改修は前年秋から手をつけており、蓄電車実験場予定地とされた区画の外でもどさくさに紛れて各所で測量や地質調査が繰り返された。また、河川改修にかこつけて浄水場や下水処理施設の予定地を造成する工事や、道央道をくぐる導水管を埋設する工事も始まろうとしていた。

行政側の苫小舞市も、良好な丘陵樹林地であり、これまで「景観エリアの保全」を掲げていた周辺の市街化調整区域を一部解除して、実験場予定地の全域を特別用途地区にいつでも変更できるよう内部手続きを進めていた。

しかし、この手の大規模開発工事は、いくら極秘で準備を進めてもいつかは話が漏れてしまうものである。苫北実験場の場合、それは苫鉄本線の着工から三ヶ月と経たないうちに訪れた。

苫鉄は、使用するＳＬや客貨車等の製造を、車種に応じて粟崎重工業、伊立製作所、逸菱重工業等の複数のメーカーに発注していた。メーカーは、当初は受注があったことさえ外部に漏らさなかったし、苫鉄側でも開業時にＪＲ会社から中古のＤＬとディーゼルカーを譲り受けるとアナウンスしていた。ところが、こともあろうにＳＬの製造を請け負ったメーカーの役員が、株主総会の席上でこの件に触れてしまったのである。きっかけは、個人株主から発せられた事業報告書の記載内容についての何気ない質問だった。

「事前に送って頂いた事業報告書には、ＪＲ以外の国内鉄道事業者から、複数の『蒸気機関車』を受注したことになっていますが、今の時代に、こんな馬鹿げた話があるとは到底信じられません。一体、どう言うことでしょうか。」

そのメーカーは国の内外を問わず幅広く鉄道車両を手掛け、瀬戸内に新幹線車両も大量生産できるラインを有し、昭和二十年代まではＳＬも製造していた。今回の苫鉄からの依頼に対しては何両かのＳＬを製造することで技術伝承に一役買うつもりであり、そのメー

カーとして実に何十年ぶりのＳＬ完成まであと数ヶ月に迫っていた。
答弁した役員は車両製造部門からの叩き上げだった。役員昇任後も車両製造工場へちょくちょく遊びに行くことがあり、その際は復活したＳＬ職場を必ず覗いていた。社内に残っていた図面から型を起こし、ラインに乗せることのできない部品を一つ一つ組み立てて行く工員の苦労を誰よりも知っていた。何か事務的にも感じられた個人株主の質問に、役員は若干感情が昂ぶってしまった。現場が職域を超えて次代へ技術伝承しようと散々苦労しているのに、「馬鹿げた話」とは何だ。役員は、ＳＬが発注元の苫北鉄道で営業運転される予定であり、技術の伝承のため、あえてそのメーカーでその一部を受注したことを壇上から回答した。
マイクを置いた役員が自席に戻る間際、顔色を失った他の役員連中を見てようやく我に返った時は既に遅かった。メーカーにとって想定外だった個人株主の質問は単に興味本位なものであり、経営責任を追及するものでは無かった。メーカーとしては受注の事実だけを答えれば良かったのであって、発注元の事情を細やかに説明する必要は無かった。
マスコミにも公開していた株主総会で担当役員がうっかり口を滑らせたのだからたまらない。苫鉄は何の目的で今の時代に大量のＳＬを発注したのか―。苫鉄本線や蓄電車実験場建設地周辺で始まった、不自然な造成工事や地元自治体の事務手続きには何の意図があるのか―。そう言えば、一年以上も前に流れた、北海道で巨大なテーマパークを作る噂と何か関係があるのではないか―。
まず道外のマスコミから詮索合戦が始まり、一年前の噂話には意図的にだんまりを決め込んでいた道内マスコミも重い腰を上げざるを得なくなった。実験場計画の全体像が白日の下に晒されるのは時間の問題だった。
苫北実験場に関する公式発表は当初、その年の十一月か十二月を予定していた。その頃までには協力法人が全て出揃い、関係省庁や

自治体の手続き前の根回しも完了する見込みだった。しかし、件のうっかり発言を受けて状況が変わってしまった。マスコミは、うっかり発言直後は苫鉄に真相説明を求めて集中砲火を浴びせていたが、そのうち矛先を筆頭株主である産技伝に向けて来た。巨大テーマパークの噂話との関連がしつこく問われるようになるまで、何日もかからなかった。

産技伝、関係省庁及び地元自治体は全体協議をした結果、これまでのところ協力法人も含めて表立った異論が無いことから、苫北実験場の全体像の公表を予定よりも早めて七月下旬か八月上旬に行うこととした。そして、産技伝と関係セクションの各々が個別に抱えていた懸案事項の最終調整を、当初の日程より繰り上げて開始した。与えられた時間は少なく、各担当者は文字通り寝食を忘れて会見資料の作成に当たった。公式発表までいたずらに時間をかければ、役人の利権に敏感なマスコミに痛くも無い腹を探られそうだった。三翁の純粋な憂国の情に端を発した実験場計画が、つまらぬ横槍で頓挫することは何としても避けたかった。

七月上旬、産技伝が音頭を取って公式発表の内容を周知、共有させるための調整会議がセクションごとに開催されることになった。

まず、実験場全体の規模や運用開始時期等についての全体調整会議が開かれた。会議には産技伝、関係企業、自治体、国の出先機関の関係部署から担当者が出席した。席上、産技伝経営企画部付の高畠課長から、実験場の規模等の物理的な数値と着工から一般見学受け入れ開始に至るまでの大日程が示された。

これによると、実験場計画全容の公式発表は、今後開かれる各セクションの調整会議の進捗状況を見ながら遅くともその年の八月上旬までに行い、その後直ちに実験場予定地全域を特別用途地区へ変更し、軌道線や地下鉄線も含めた鉄道施設の建設工事を市内区域全体に拡大するとしていた。鉄道施設以外の各施設の本格着工、即ち実験場本体の起工式は当初の計画通り翌年春まで待つことが確認さ

れた。結局、公式発表を早めたぐらいでは市内区域の鉄道整備や一部区画の造成開始が前倒しされるに過ぎず、実験場及び苫鉄の開業日程等に大きな変更は生じなかった。

各セクションの担当者に配布されたスケジュールには、実証実験施設については竣工後順次稼働させ、場内職員向けの宿泊・居住施設、営業施設の開設及び商工業事業者の受け入れ開始は本体着工三年目以降とし、研修施設でのインストラクター受け入れは四年目以降、大火災実験は四年目の十二月から五年目の四月にかけて、苫鉄本線の一般客貨営業開始と大火災実験後の再建区画への居住者の受け入れは概ね六年目から、各種研修生の受け入れ及び実験場全体の完成は七年目の春頃、一般見学者の受け入れ開始は実験場完成から一～二ヵ月後が目標とあった。

また、映画製作会社で、実験場のメインスポンサーでもある帝報企画により、実験場を舞台とした映画やメイキングビデオが撮影され、そのためのスタッフや出演者が建設中から多数実験場に出入りすることや、大火災実験の撮影についても併記されていた。

スケジュール表に登場する大火災実験とは、「大規模火災発生時における建造物発火・類焼試験並びに不燃・難燃資材耐火性能確認実験」の略で、これは第二次世界大戦中の東京空襲にちなんだ火災を実験場内で複数回再現し、発火、延焼、鎮火の過程と結果を多角的に検証する実証実験だった。実験の経過は動画撮影して帝報企画へ優先的に提供するほか、商用、学術用を問わず他のメディアにも配給し、後世に大規模火災被害の実態映像を残す役割も担っていた。実験映像がいずれ公開される映画やＴＶドラマの中に組み込まれ、本物の迫力で見る者を圧倒することも期待された。なお、建設中は、大戦中に大規模な空襲を受けたエリアに相当する区画を「戦災ゾーン」、空襲被害を受けずに従前の街並みが戦後まで残った区画を「非戦災ゾーン」と呼んで区分した。そして、戦災ゾーンのうち、大火災実験を実施する「焼失区画」に燃やすための建物を三百棟前後建設し、実験終了後、改めて昭和十二年当時の街並みを再建する手

順となっていた。
　建設中に一時的に実施される報道規制についても簡単な説明があった。これは主に製作する映画の宣伝効果を高める目的で実施されるもので、市内区域と岩代高田駅周辺でまとまった建造物群が現出する着工三年目の春から、出演者を限定しての撮影が終了する翌春までの一年弱、場内の様子を原則として部外者には非公開とするものだった。もちろん実験場のメイキングビデオは撮影を続けるし、工事関係者や場内事業所関係者の出入りは認めるものの、この期間に限っては関係者と言えども持ち場と関係無い工区への移動を原則禁止し、工事や映画撮影の進捗状況の様子は一切口外しないことを全員に徹底することとした。こうして実験場の神秘性を高め、街並みがほぼ出来上がった時点で一気に公開して世間にインパクトを与え、その時点で改めて映画と実験場の諸施設に注目してもらおうと言う算段だった。
　帝報側は大火災実験が終了する着工五年目の春までを報道規制期間としたかったが、協力法人の場内事業所の開設準備と場内居住者に対する行政サービス開始時期の都合上、どうしても期間を短縮してほしいと言う産技伝からの申し出を二つ返事で了承した。もっとも、着工四年目には場内に開校する全寮制の私立学校へ大量の年少者が転入学する予定であり、全ての在校生に一年近くにわたって守秘義務を課すことは非現実的だった。
　次いで産技伝経営企画部調整課の狭山係長が、各自治体の担当者に対して行政の出先機関の対応方からゴミ収集や学校教育に至るまでの、場内滞在者に対する行政サービスについての具体策を確認した。この時になって初めて、完成時の実験場内における夜間人口の想定を約二万五千人と明示した。夜間人口には研修等の短期滞在者は含まれず、夜勤者と短期滞在者を含めた夜間総人口は最大約二万八千人、一般見学者を含めた昼間人口は通常三万人程度、イベント開催時等でも最大で約四万人と予測していた。
　狭山係長は、産技伝東京本社で作成された書類を北海道、千登勢

市及び苫小舞市の担当職員にそれぞれ手渡し、実験場内の事業所及び居住者による地方税の納税及び上下水道料金等の支払いを前提として、場内の法人及び個人に対する行政サービスの提供を正式に要請した。具体的には、警察署、消防署、市役所窓口、公立小中学校、上下水道設備及び防災行政無線の実験場内への設置、ゴミ収集車の場内巡回等だった。

北海道の担当者に対しては北海道警察の運用について再確認した。警察署や交番等の施設と警察車両等の機材は実験場側で用意して道警と賃貸借契約を結ぶことで既に合意を得ていた。

実験場は実験・研修施設が集積する閉ざされた空間であり、入場者には生体認証を義務付けて不法侵入者を排除する計画となっていた。しかし、合法的に入場した一般公衆の中に犯罪者が紛れ込む可能性も否定できないし、善良な入場者が不慮の事故やトラブルに巻き込まれる可能性は常に付きまとう。当初は民間警備員だけで保安体制を充実させることも検討されたが、いかなるケースにしろ、事故や犯罪が発生した場合の処理を迅速化するためには、警察機能の充実が最善であるとの結論に達し、実験場内の警察施設に警察官を常駐してもらうよう北海道と折衝を重ねてきていた。ただし、実験場内の各施設の個別の警備と、実験場出入口を含む内外の境界の警備については民間警備会社に任せた。

なお、交通事故発生時に機敏かつ公平に対処してもらうため、実験場内の街路は原則として一般道扱いとし、場内でも道路交通法や北海道条例を適用させることにした。場内の道路は整備がある程度進んだ段階で自治体に無償供与する計画であり、この件は北海道も苫小舞市も了承していた。

千登勢市の担当者に対しては、水利担当者の調整会議までに、苫鉄の担当者と臨空南駅の上下水道の取扱いを詰めるよう伝えた。

苫小舞市側の担当者の駒井氏は、狭山係長から渡された書類を見て驚いた。

苫小舞市では実験場関係者の居住施設を、市街地西側のＪＲ室蘭本線錦岡駅周辺の住宅地と、東側の日高本線勇払駅周辺の遊休地に建設する準備を内々に進めていた。また、市立小中学校の増床計画や、大型ショッピングセンターの誘致等、人口増を前提としたバラ色の再開発計画を想い描いている部署もあった。場内居住者のために実験場内へ行政サービスの拠点を置くことは、ほとんど想定していなかった。この時になって初めて、産技伝と地元自治体の認識のズレが表面化したのである。

例えば、最大三万人に迫る夜間給水人口の対処方でも実験場側と苫小舞市側の皮算用は全く異なっていた。苫小舞市は当時、概ね十七万三千人台で推移していた人口に対して、計画給水人口十八万二千人、計画一日最大給水量八万五百立方メートルの上水道設備によって飲み水を賄っていた。そこに実験場計画が持ち上がり、当初は最大約六万人と言う市内人口の増加見込みが産技伝側からもたらされた。

市の上下水道部は、さすがに六万人は無かろうと現実的な数値として約三～四万人程度の人口流入を見越し、当時は非常用として運用されていた地下水取水施設二箇所の常時稼働化を目指した。これが実現すれば計画給水人口二十万九千人、計画一日最大給水量九万二千五百立方メートルとなり、数値自体は実験場計画を満たすはずだった。しかも、新たな給水先には沿岸部の低地を想定していたため、大規模な土木工事は全く計画していなかった。産技伝の説明通りだとすれば、市街地よりも標高の高い海抜二十七～四十六メートルの山裾に人口二万八千人規模の団地が造成される訳で、平野部への給水用に作られた既存の浄水場や上下水道設備で間に合うはずが無かった。

一方の産技伝側は、実験場内で必要とする全水量を自前で確保することは、下流域の河川流量やウトナイ湖等の湖沼地帯の環境保全の観点から厳しいとの認識だった。したがって、水道関連の工事費用を産技伝が負担する代わりに、全ての飲料水の面倒を自治体に見

てもらうつもりだった。この会議中、苫小舞市側と確認すべき事項は、各行政サービスの開始見込みと、実験場専用浄水場及び下水処理施設の建設費を含む、上下水道整備費用の負担割合だけのはずだった。

ところが、狭山係長が産技伝からの要望書類を手渡して説明を始めた途端、駒井氏は一切の要望に拒絶反応を示した。曰く「話が違う。」と。

駒井氏は頭が真っ白になっていた。実験場に三万人分を超える飲み水を供給するためにはどれ程の設備が必要となるのか。いや、問題は水だけでは無いのだ。市役所窓口、消防署、公立小中学校、ゴミ処理等々多岐に亘る。前任者からの引き継ぎでは、実験場内に行政拠点は一切設けないと言う話だったではないか。なのに北海道やお隣の千登勢市は淡々と話を進めている。ウチは一体どうすれば良いのか―。

駒井氏の思いがけない拒絶反応に、必要事項は事前に伝達し切ったつもりになっていた狭山係長も頭を抱え込んだ。調整会議はこう着状態に陥り、実験場計画に暗雲が漂うかに見えた。北海道と千登勢市の担当者は、ハラハラしながら成り行きを見守っていた。

困り果てた狭山係長が、すがるような視線を隣席に座っている高畠課長に投げた。高畠課長は一瞬軽蔑するような表情で見返したが、やがて軽く頷いてから駒井氏の方に向き直して口を開いた。こんな下らないボタンの掛け違いで時間を浪費する訳には行かない。

「駒井さん、大丈夫ですよ。」

駒井氏は泣きそうな顔で高畠課長を見つめた。高畠課長は優しく微笑んでいた。

第三章―3　擦り合わせ

高畠課長は、産技伝の経営企画部と総務部を管掌する常務理事から、交渉相手に応じた説得術を徹底的に叩き込まれていた。常務理事は、霞ヶ関官僚からの天下り組だった。学生時代にディベートの国際大会で入賞した経験を持ち、官房長や事務次官在任中は、歴代の担当大臣を口八丁手八丁で煙に巻いて官僚の要求を意のままに通し続けた切れ者だった。三翁の一人に請われて産技伝に再就職すると、見込みのある職員を配下に引き入れた。この会議に出席した高畠課長も、その一人だった。

「大がかりなプロジェクトなんです。多少の行き違いは起きるものです。」

高畠課長は穏やかに続けた。

「私どもは、この計画に北海道発展の願いも込めているんです。もちろん、実験場計画を受け入れて下さった苫小舞市にも十分な恩返しをしなくてはいけません。駒井さんが市役所に帰られて他の部署の方々からお叱りを受けることの無いよう、必要な資料の提供と善後策の提案をお約束しましょう。この会議が終ったら、直ぐに市役所に電話を入れて、私どもの説明不足をお詫びしますから。」

高畠課長はこの事態を産技伝主導で計画が進められる良いチャンスと捉えた。言葉巧みに末端職員を篭絡し、相手方の上層部には計画推進上の不手際を厳しく追及して、産技伝側の要求を呑まざるを得ないように仕向けるのである。とりあえず、産技伝側で既にまとめていた想定居住人口ごとの行政サービスの収支パターンと、行政サービスの具体案を苫小舞市側へ直ちに提出することとして、今後実施される各セクションの調整会議までに市としての方向性を出しておくよう、駒井氏に強く要請した。

調整会議での行き違い発覚を重く見た産技伝本社は、実験場完成までの大日程と実験場計画概要の最新版を産技伝内外の関係部署へ

配信し、その日のうちに部署ごとの責任者から異議申し立て等の意見を受け付けた。幸い計画に大幅な変更を迫る意見は無く、配信した大日程と概要を正式な書類として、セクションごとの調整会議を再開した。「うっかり発言」から二週間が経過していた。

ちなみに、調整会議で失態を演じ、危機管理能力を問われた狭山係長には、間もなく尻別第一・第二発電所への異動が発令された。移動先の仕事は、尻別川工事事務所の庶務担当だった。

日を置いて、運輸関係の調整会議が開かれた。席上、うっかり発言で実験場構想の公表を早める結果を招いてしまったメーカーの担当者が謝罪した。しかし、出席した各社とも、こと鉄道に関しては公表を早めても問題は無いようだった。特に外部に真相を明かせぬまま蒸気機関士等の養成訓練を続けているＪＲ各社にとっては、かん口令が早めに解けたために従業員の余計な心理的負担が無くなったので、内心はうっかり発言に感謝していた。

次いで、実験場内の主力輸送機関となる苫北鉄道の概略について説明がなされ、出席者には苫鉄の鉄道路線図とバス路線図が配布された。路線図の駅名等には実験場開業後の名称が付されていた。そして苫鉄本線の主要動力を蒸気機関とすること、全ての駅施設、構造物及び車両を昭和十二年当時の外観で再現すること、入場者以外の一般客貨の取り扱いは植苗駅と臨空南駅に限ること、線路の敷設が完了した区間から順次実験場関係客貨の輸送を始めること、大火災実験関連の映画撮影終了後に正式な完成検査を受け、一般客貨輸送を行う鉄道事業を開始すること、等の内容が確認された。

場内のバス及びタクシーについては、利用者が実験場入場者に限定されるものの、運行ルートの大半が一般道扱いの主要街路となるため、時機を見て道路運送法に基づく特定旅客自動車運送事業を北海道運輸局に申請する計画だった。これら乗合自動車の営業スタイルも、昭和十二年当時の水準を真似ることとした。

電力及び電気通信関係の調整会議では、工事中の尻別第一・第二発電所を総出力一万三千三百キロワットのフル規格にて復活させ、北日本電力の送電線経由で実験場に必要電力の一部を供給することを周知した。また、場内のほぼ全施設の屋根と壁面、それに窓ガラスをフル活用して、総容量四万キロワットピークの太陽光発電システムを導入する方針も打ち出した。更に、不測の事態に対応するための訓練として、年に数回、防災と医療の現場を除いて場内の外部受電を一定時間ストップさせる「計画停電」の実施も提案された。

次に議題は電気通信関係に移った。実験場では昭和十二年当時の文化をも再現する計画であり、そうする以上は実験場内の日常生活において携帯電話、テレビ、パソコンの類を一切使用しないことが大前提だった。少なくとも研修施設や来場者が利用する商業施設では旧来の「不便さ」を実体験してもらう必要があるため、一般の通信及び情報入手手段を固定電話、電報、郵便及びラジオに限定した。これは金融機関においても原則として適用し、オンラインによる決済システムは実験場内では利用不可とした。

しかし、通信設備の不便さを実体験させるにしても、警察、消防、医療等のセキュリティ関係及び交通機関の現場では、実験場のコンセプトよりも人命と安全を最優先しなければならない。また、現金の盗難、紛失等で緊急の決済が必要な場合や、中長期滞在者に対する福利厚生の面も考慮しなければならない。そこで、ＰＨＳ（簡易型携帯電話）の使用、テレビやパソコンの設置、各種オンラインシステムの利用については、緊急用、観光客宿泊施設の客室用、住居用等の一定の条件を満たす場合に限って認めることとした。

水利関係の調整会議では、最大の懸案事項だった上水道の議題から入った。実験場内では衛生上の理由から飲み水の供給は全て上水道で賄うことになった。なお、昭和十二年当時の東京下町には井戸も少なからず残っていたため、工業用水用の雨水槽又は地下貯留池に直結した非常時用の井戸を併設することにした。

すったもんだの末にやっと情報の共有化を図ることができた苫小舞市の担当者からは、上水道については産技伝の提案をほぼ受け入れることが報告された。市側は美沢、植苗の両区域も含めた上水道施設の整備費用を市で負担する代わりに、計画給水人口二万八千人分の水道料金を産技伝側で補償するよう求め、産技伝側も実際の使用料が一定額に満たない場合はその差額を補償すると回答した。

千登勢市の担当者は、同市側に設置される臨空南駅舎及び鉄道貨物取扱所の取扱いに関する、苫鉄側との合意文書を提示した。

実験場内の下水道は、百パーセント普及を目指す計画だった。なお、生活排水と工業排水の実験場内外河川への直接流入は御法度とし、違反した場合は厳しい制裁を課すことも確認された。

流水占用の許可、いわゆる水利権は、国土交通省と地元自治体にそれぞれ河川法や市条例に基づく特定水利使用等の申請手続きを進めていた。対象河川は一級河川が尻別川、二級河川が勇払川と美々川だった。実験場内を横切るオタルマップ川等の普通河川は、鉄道を含む工業用水の取水により下流のウトナイ湖への流入量が少なからず影響を受けるため、地元漁協との協議を今後も十分に重ねることを条件に、苫小舞市が条例に基づく占用許可を出した。

住宅運用及び行政サービス関係の調整会議では、場内滞在者の住宅構造と、警察や消防等の行政サービスについて擦り合わせた。

まず、全ての住居用家屋を昭和十二年当時の外観で建築することとが改めて確認された。その上で、定住率の向上を目指すため、中長期滞在者用の住宅は外観に関係なく北海道の厳冬期に耐え得る内装とすること、居住者一人当たりのスペースを最低十六・五平方メートル以上確保すること等の指針が示された。また、場内住宅密集地の適正な世帯密度を一平方キロメートル当たり三千～三千三百世帯と設定し、短期入場者を除く場内居住人口を約一万世帯、最大二万五千人程度と見積もった。お世辞にも広いとは言えなかった当時の住宅二～三戸分を一世帯分の間取りに変更して提供すれば、まず

まずの住環境が得られるだろうとの計算だった。集合住宅についても原設計の部屋割りを大幅に見直し、総部屋数と入居世帯数を半分以下に設定することで広さを確保するものとした。

短期滞在者用の宿泊施設は、実験・研修施設の内部に併設するか旅館、ホテル及び集合住宅等の建築物を充て、内外装の見た目は極力当時の意匠を再現させると共に、防火設備や客室面積等は現行法に準拠させることとした。

住居表示は、市内区域では原則として昭和十二年四月一日当時の旧町名や地番をそのまま割り当て、植苗区域及び美沢区域は新規の町名と地番を設定することとした。また、中長期滞在者は極力住民票を場内に異動させ、地元の税収入が確保できるよう配慮した。

次に、実験場内の行政サービスについて確認した。警察官の配置、場内消防組織の設置、市役所窓口業務の開始は、本体着工四年目の春以降とすることで関係機関と既に調整が済んでいた。廃棄物処理では、苫小舞市と千登勢市で処理可能な一般ゴミの運搬方法等を確認した。

教育関係では、公立小中学校等の設置について苫小舞市の学校教育担当者から次の趣旨の発言があった。

「苫小舞市民として迎える長期滞在者の経済面や福祉面を考慮すれば、実験場内に公立学校や公立の子育て支援施設を設置することに異論は無い。しかし、建設費用を産技伝側で負担して頂くとしても、設置する以上は児童・生徒数が継続的に、少なくとも十年以上は一定数以上確保されなければ、教職員の手当てや教育施設の維持は難しい。また、当該児童・生徒の転入元も重要である。例えば、道内近隣からの転入者がほとんどを占める場合は教職員の大半を異動で賄うこともできるが、道外からの転入者が多数を占め、道内の就学年齢層が純増となる場合は、道内の教職員を新規採用等により増員する必要が出てくる。場内居住者の構成や員数が具体的に読めない現段階では公立学校等の開設時期や学級数の明示は難しく、児童・生徒の転入状況を見極めてから、市の教育委員会、胆振教育局、

北海道教育庁と連携を取りながら判断したい―。」

苫小舞市によるこの主張は至極当然であり、実験場を円滑に運営し、地元との共存を図る上では配慮すべき内容でもあったため、産技伝側も首を縦に振らざるを得なかった。しかし、設置が決まった場合の対応を迅速にするため、場内中学校一箇所、子育て支援施設を併設する場内小学校二箇所の設置準備だけは進めておくことでとりあえず合意した。なお、場内の学校施設に複数の学校法人や団体から進出したいとの申し込みがあるため、どの施設を使用させるか現在検討中である旨も周知された。

このほか、災害備蓄倉庫や防災行政無線の設置、市広報の配布方や町内会組織等、住民自治に関する細かい課題については今後詰めることとした。

第三章―４　公式発表

土木構造物、建築物全般及び映像記録に関する調整会議では、運輸、実験・研究及び商工業施設の仕様と各種メディアに対する撮影許可、それに工事中の映画撮影スケジュールと場内職員の映画への関与について擦り合わせた。

建築物の建設工事は、ゼネコンや住宅メーカーに担当区画を割り振った。また、全体を同じ進度で施工させるのではなく、大火災実験や映画撮影のスケジュールも勘案しながら、大火災実験前の第一期工事で完成させる区画と、大火災実験後の第二期工事で完成させる区画を細かく分け、それぞれの完工目標期日を設定させた。

建設作業員や資材の確保については計画が水面下で進行していた段階で既に根回ししており、実験場の工期には影響を与えない見込みだった。しかし、本体着工後は全国的に労働者や建設資機材の不足が予想されるため、ゼネコンや住宅メーカーの担当者には人材流出や資機材の売り惜しみが起きないよう監視強化を要請した。

実験場内に整備されるインフラのうち、都市ガスについては主要街路沿いに埋設する共同溝を利用して市内区域全体へ供給するとした。当面は準備工事のみとし、大火災実験終了後に金杉貨物駅の西側へガスタンクを新設し、天然ガスの供給とコージェネレーションシステムの運用を開始する計画だった。道路は、映画ロケ終了までは戦前の舗装状況に合わせて主要街路のみの舗装とし、その後場内全域を舗装することとした。

実験場内建築物の外観が、石垣等の土木構造物を含め全て昭和十二年四月当時の外観で再現されることは周知済みだった。例外として、同年十一月竣工の東京帝室博物館復興本館及び翌年七月落成の根岸尋常小学校鉄筋校舎を完成時の姿で再現するほか、戦災ゾーンの商工業建築物については、映画撮影の便宜を図るため住宅と同様に昭和十三～二十年当時の外観で再現するか、着工を大火災実験終

了後まで保留することとした。
なお、戦災や戦後の都市開発で滅失し、図面や写真も残っていない建物については、正確な再現は困難とされ、当時の周辺の写真や施工技術のレベルから、想像で内外装を仕上げるしかなかった。そこで少しでもリアリティを追求する手段として、公式発表を機に、戦前の市内区域に該当する地域で営業、居住又は勤務していた法人、個人及びその家族に対して、当時の建築物に関する情報を提供してもらうよう呼びかけることとした。このほか、特定のプロトタイプを持たないフリーランスの建築物についても、現存する戦前の施設、写真及び図面等を参考に、できる限り当時の意匠を取り入れて設計することとした。
また、実験場内で「ダミー」と称される建築物について、産技伝の考え方が周知された。ダミーとは、いわゆる張りぼてであり、基本的に観賞用か、もっぱら実証実験に供する目的で造られる建物である。ダミーは、内外装共に徹底して当時の意匠及び技術水準で設計、施工された。大火災実験で焼失するか、建物強制疎開シーンの撮影用に一度は取り壊される民家は例外なくダミーとして建設され、これらダミーを居住目的で使用することは禁止した。
ダミー建築物について、住宅建築を担当していた産技伝技術部建築二課の大津課長代理から、問題提起があった。
「ダミーの耐震補強はどうすんの。」
宮大工の棟梁の家に生まれた大津氏は、産技伝に引き抜かれるまで家業を手伝っており、戦前からの木造建築物の構造と建設の実務に明るかった。普段から飾らない茨城弁丸出しの喋り口で、社内では「大棟梁」と呼ばれて親しまれていた。大津氏は続けた。
「『徹底して当時の技術水準で設計、施工』はできっけど、そんでは、万一でっかい地震が来たらぶっ倒れちゃうかんね。筋交いとか、補強金具とか、本当に入れなくてもいいのけ。」
こと住宅建築に関しては、大棟梁の発言は軽視できない。確かに、着工から大火災実験までの間に強い地震が来ないという保障は無い。

と言って、建物強制疎開での取り壊し作業が手間取ったり、屋内ロケで補強金具が映り込んでしまっても具合が悪い。場の何人かが腕を組んで考え込んだ。ある者は天井を見上げ、ある者は卓上の書類を睨んだ。しばらく経ってから、技術部長の深津氏が口を開いた。

「仮の筋交いや補強を施して、映画撮影に絡む時や大火災実験の直前にいちいち外すってのはどうだろう。となると、対象は数百件から多くても千軒規模だな。手間はかかるけど、大棟梁、何とかなるかな。」

「脱着可能な補強かあ。やれっちゃ、やりますが、大震災の時みたく、震度六以上の揺れが来た時は保障できねえかんね。」

「その時は私が責任を取るよ。とりあえず戦前の技法で作るとして、要所々々に脱着可能な筋交いや補強金具を入れるように、設計屋さんに言っといて下さい。」

深津部長の言葉に、大津課長代理は二つ返事で了解した。

映画撮影計画については、帝報の担当者から説明がなされた。なお、実験場のメイキングビデオの製作も帝報企画が担当しており、こちらは産技伝が設立された時から密かに撮影が進められていた。全体の工事計画には、実験場のスポンサーである帝報グループと、撮影の総指揮を執る鳥飼監督の意向が少なからず反映されていた。中でも東京大空襲下の迫真の下町炎上シーンを再現することに対して、帝報企画は並々ならぬ意欲を燃やしていた。

その「迫真の下町炎上シーン」を再現する大火災は、実験場計画が草案の頃は純粋に映画撮影のためだけに起こす予定だった。したがって規模も小さく、苫鉄本線が縦貫する荒川区部は焼失区画に含まれていなかった。ところが、実験場草案の中に昭和二十年の東京空襲を再現する下りを見つけた国土交通省、総務省消防庁、防衛省の一部の担当官が、せっかく大規模な火災を発生させるのなら、国益に叶った実証実験を並行させてはどうかと強く働き掛けて来た。国からの強い要請を受けた産技伝はこれを断りきれず、大火災に「実験」の要素を加え、規模を拡大させるシナリオを用意した。

実験場内での映画撮影は建物が姿を現す本体着工二年目の秋以降に開始し、三年目は撮影隊の一部を場内に二十四時間常駐させてのロケを随時実施する予定だった。四年目春以降は場内の私立学校に転入学する子役らと映画製作スタッフが共同生活を送りながら組織的に撮影を進め、大火災実験後の、遅くとも五年目の九月中旬には実験場の建設スケジュールを映画撮影優先から開放するとしていた。

実験場内施設の利活用及び各種実証実験に関する調整会議では、場内で研修・実験及び営業用の事業所を開設する実験参加企業と関係省庁で取りまとめた場内事業所一覧が配布され、施設利用の原則についても併せて徹底した。場内の各施設を実験・研修又は商工業施設として利用する場合は、極力昭和十二年当時のその施設本来の用途で使用することが再確認された。例えば銭湯には実際に公衆浴場を経営している業者が入り、映画館はシネコン運営業者が営業と研修を受け持つ計画だった。

また、実験場全体が共通して取り組むべき事項として、各事業所に二酸化炭素排出量や窒素酸化物濃度、それに生活排水の化学的酸素要求量等、各種環境基準の指標の二十四時間モニタリングを課し、実験場の生産活動が場内及び周辺の大気、土壌、植生、水環境にどれだけの影響を与えるかを常時監視するものとした。

ところで、名所旧跡、宗教施設及び墓地はその扱いに窮する物件だった。特に上野恩賜公園を筆頭とする緑地には植栽の問題があり、市内区域に点在する神社、仏閣、教会等の宗教施設では、管理主体の選定に頭を痛めていた。植栽については、実験場予定地の広葉樹や針葉樹を可能な限り場内の公園、校庭、主要街路の並木、神社仏閣等へ移植し、戦前の東京の植生との違いには目をつぶった。これは生態系への影響を少しでも小さくするための配慮で、場内への植樹は、民家等の生垣を含め全て胆振地方で生育した樹木に限定することを義務付けた。

宗教施設は、墓地も含めて当分の間観光施設扱いとして産技伝で

一括管理することとした。

一連の調整会議の最終日には、場内職員及び一般入場者の場内生活全般、旅行傷害保険の取り扱い、決済システム及び入出場認証システムについて再確認した。

実験場内は道路や鉄道用地、それに一部の実験施設を除き産技伝の所有地であり、場内職員及び一般入場者は国内法に加え、公道上等の公共スペースでは自治体の条例を、それ以外の場所では産技伝の諸規則を遵守することとされた。国内法及び北海道条例については警察官の指示等に従い、苫小舞市の条例及び産技伝の諸規則については産技伝の統制担当部署の指導に従うものとした。

タバコについては、木造建築物の多さと昨今の受動喫煙に対する意識の高まりを考慮して、屋外は全面禁煙、屋内と公共交通機関では全面禁煙又は分煙を徹底することにした。これには一部から、

「昭和十二年当時は喫煙に関する制限がほとんど無かったではないか。いっそ喫煙は原則自由として、場内全体で受動喫煙の実証実験でもすれば良いだろう。」

と異論が出たが、産技伝の防災担当や安全衛生担当から「そんな与太話には付き合えない」と一蹴された。

場内の商取引は、法人、個人を問わず現金決済を原則とし、商品の注文方法は口頭、電報、電話又は書面の郵送に限定した。信用取引や小切手による決済は昭和十二年当時に行われていた手法に限り例外として認めると共に、中長期出張滞在者を含む場内居住者については、居宅の通信機器を利用してのクレジット決済を認めた。

郵便局を含む場内の全金融機関での預貯金や振込み等の手続きは、原則として窓口のみで取り扱い、手数料については場内統一基準を設けた。ＡＴＭ、ＣＤ、記帳等の自動機の設置は臨空南駅と苫鉄上野駅構内に限定し、預貯金の払い戻しは原則として通帳と印鑑によるものとした。場内金融機関窓口では利用者のみならず、職員自らも前近代的な出納作業に汗をかいてもらう計画だった。場内職員等

の給与、報酬の支給方法は各事業所に任せるものの、全額現金支給を希望する者に対しては、退職一時金も含めて対応するよう義務付けた。

最後に傷害保険の取り扱いが周知された。実験場に入場する際はその手続きと同時に、場内職員は傷害保険に、一般入場者は旅行傷害保険に強制加入させるものとした。これは、実験場内の建築物や構造物が「人に厳しい」戦前の基準で構築されることから、ぬるま湯に浸り切った現代人では、事故に遭う可能性が高いと考えられたからだった。なお、入場者の本人確認手段として生体認証登録を採用し、ＩＣカード方式の「入場許可証」を発行することが決まっていたが、運用開始の時期と入場手続きを行う場所等の詳細については今後の検討課題とした。

七月下旬までに各セクションの調整会議が終了すると、産技伝本社から調整会議総括報告書が全ての関係箇所に送られた。報告書の冒頭には、これまでの調整会議で周知された内容は全て現時点における暫定事項であり、今後の情勢によっては取り扱いを変更する可能性があると注記されていた。

「うっかり発言」から一ヶ月余り経った八月初旬、産技伝、地元自治体、苫鉄及び協力法人の代表が合同で緊急記者会見し、苫北実験場の建設を正式に発表した。

会見では、まず、実験場本体は現在建設中の蓄電車実験場を発展、拡大させたものである点をあえて強調し、次に実験場及び苫鉄の仕様に言及した。そして、実験場内居住可能者を含む産技伝及び関連会社の職員追加募集と、協力法人の追加募集も発表された。

鉄道好きの私は当時、営業系の会社で長い単身赴任生活を続けていたこともあって、今の仕事を続けても家族と一緒に暮らせそうに無いし、ここで勝負に出るか、と産技伝の中途採用試験を受けることにした。私は鉄道の中でも昭和以前の国鉄に興味があった。観光目的で俗っぽく飾られた見世物のＳＬ列車ではなく、写真集でしか

見たことの無い普段着のＳＬ列車を思う存分見たかった。本当は鉄道会社に入りたかったのだが、年齢等の条件が折り合わずに苫鉄は断念した。

苫北実験場建設の公式発表を受け、世論は「世紀の職人養成大実験場」、「前代未聞の実用的テーマパーク」、「エコ実証実験に名を借りた環境破壊」、「空前の事業費無駄遣い」等々、賛否両論を巻き起こした。しかし、政財官の三翁による事前の入念な根回しや小宅老人の睨みが功を奏してか、致命的な反対運動はついに起こらなかった。

関西の一部のマスコミから、なぜ東京下町なのかとの質問が出た。確かに「昭和十二年の交通の要衝及び高密度住宅商業地域」に拘ったとしても、例えば大阪駅とその周辺がモチーフになっても良さそうだった。これに対して産技伝からは、

「『水の都』と称される大阪中心部を再現できる、広範に平坦な土地を北海道内で確保することは難しい。仮に戦前の大阪市内、特に淀川の左岸から大阪城にかけての市街地を対象とするならば、例えば秋田県の八郎潟干拓地が適地の一つと考えられる。しかし、本州の低地では酷寒地における各種実証実験と言うテーマを充足させることができない。このため、地形等種々の条件を勘案した結果、上野駅周辺を含む東京下町エリアを選定するに至った―。」

との回答があった。

また、なぜ昭和十二年なのかとの質問も多数寄せられ、これには、昭和恐慌から這い上がった我が国の民族文化や産業技術が、戦前で最も充実していた時期との認識である旨の回答がなされた。

小宅老人は、中国大陸との全面戦争に陥る少し前、防空法が公布された昭和十二年四月五日を戦前の我が国の文化のターニングポイントと位置付けていた。政治的、軍事的にはもっと以前から緊張の度合いが高まっていたが、関東大震災から奇跡の復興を遂げた東京の街と人が、心の底から輝いて見えていた時期がこの年の四月前半

までであると言うのが、小宅老人の持論だった。

苫北実験場の建設が公表された年の十月、産技伝の中途採用試験が大々的に実施された。その結果、私はその年の十二月からの東京本社総務部広報課勤務が内定し、妻と四人の子供が待つ我が家へ毎日帰宅できるようになった。いずれ北海道への単身赴任があるとしても、昭和の鉄道にどっぷり浸れるならば、趣味と無縁な会社に通いながらの独り暮らしよりは、よっぽど充実しそうだった。

第四章―1　着工

計画がオープンになってからは産技伝職員の動きに制約が無くなった。公式発表後の秋から年末にかけて、関連会社の設立や場外の関連施設用地の買収、土地の用途変更手続き等が精力的に進められ、翌年正月以降、種々の許認可が監督官庁から次々と下りた。

実験場建設と映画撮影のスケジュールを両立させるために必要となる戦災ゾーンと非戦災ゾーンの区分けと、大火災実験の際に焼き払われることとなる焼失区画の色分けは、産技伝本社の調査室が受け持った。そして、区分地図作成の実務は、私と採用同期で、「地図上散歩が飯より好き」と公言してはばからない笠井主任が担当した。私より十歳近く若い笠井君は、通勤に私と同じ電車を利用していたこともあり、年の差の割に気軽に話し合える間柄だった。彼は、地図の記載内容を記憶する力と、原図をユーザーの注文に応じて自在にアレンジできる才能を買われて、採用時の彼のフロアの上司だった総務部長から直々に担当を命じられたのだった。

彼の仕事は、市内区域の住宅地図を戦災ゾーンと非戦災ゾーンに色分けし、更に個々の建築物を、「強制疎開」、「焼失」、「着工保留」、「延焼禁止」の四種類に分類することだった。

本体着工を二ヵ月後に控えた雪の日の昼休み。

愛妻弁当を食べ終えた私は、いつものように給湯室で弁当箱を洗ってから広報課の部屋に戻り、自分の椅子に目一杯もたれかかって昼寝を決め込んだ。目を閉じてふんぞり返り、後頭部の更に後ろへ意識が吸い込まれそうになった次の瞬間、

「斉藤さーん、斉藤さーん。」

と、笠井君の猫なで声が鼓膜の奥に飛び込んできた。私はビクンと上体を起こし、声の方向へ振り向いた。まどろんでいた目を急に開けたせいか、なかなか焦点が合わなかった。

「斎藤さん、自分、非常に困ってるんです。少し手伝って欲しいんですけど。」
「へ。」
徐々にハッキリし始めた視界の正面に、最大限に困った顔をした笠井君が立っていた。事態が全く飲み込めない私は、彼に何が起きたのかを尋ねた。
「昼間に『地図の館』を抜け出すなんて、珍しいじゃない。何かあったの。」
地図の館とは、彼のデスクとその周囲を指す本社内の隠語である。
「地図を探して欲しいんです。」
「へ。」
「だから、地図探しを手伝って欲しいんです。」
「何の。」
「空襲日ごとの焼失範囲が、ひと目で分かる奴です。」
「調査室にあるでしょう。」
「あるはずなんですけど、探し出せないんです。うちとしては、結果的にどこが燃えたかが重要なんで、そのプロセスを示す空襲日ごと詳細図は、一目でわかる場所には無いんです。」
どうやら地図の館も万能では無いらしい。私は深い考えもなく月並みなアドバイスをした。
「目録を検索したら。」
「うちのデータベースに、図面の目録はまだ入ってないんです。せいぜい、出版元ごとの一覧表があるぐらいで。終戦まで生き残った出版社から探してみましたけど、成果無しでした。」
「図書館に行けば。そう、国会図書館なら何でも揃ってるでしょう。」
「そんな悠長な時間は無いです。とりあえず都立や区立の図書館に行ってみましたが、お目当ての地図は見つからなかったです。」
「あ、そう。しかし、何でまた急に。笠井君は住宅地図を塗り分けるだけだから、空襲日ごとの色分けをする余裕は、いくらでもあ

ったでしょうに。」
「そんな簡単な作業じゃ無かったんですよ。」
笠井君は困りきった顔を更に曇らせると、声を落とした。
「戦災ゾーンの建物の中から、本当に燃やす奴と、燃やしちゃいけない奴を、一軒一軒抽出して再現建築物リストに登録する作業に手間取ったんです。『焼失戸数が確定しないと、予算の組みようが無い』って、技術部にせっつかれてるんです。戦前の行政区分地図や空撮の拡大画像と睨めっこしてるだけで、二週間や三週間なんて、あっと言う間ですよ。」
「えっ。戦災ゾーンって、全部燃やすんじゃなかったの。」
私が意外そうに問い返すと、彼は「何を今更」と言う顔で答えた。
「また、斉藤さんの『飛ばし読み』が出ましたね。シナリオ変更の通達をちゃんと読まなかったでしょう。」
確かに、我々中途採用者が大量入社して間もなく、実験場を舞台にした映画のあらすじが社外秘扱いの通達で回覧され、その十日ぐらい後には同じく社外秘で「シナリオの一部変更について」の通達が出されていた。私は、シナリオ変更は帝報側の勝手な都合だから、会社の広報には特に関係無いと思って、中身をよく読まず、半ば機械的に回覧印を押していた。
笠井君は続けた。
「最初のシナリオを読んだ技術と経理の部課長連中が、『いい加減にしろ』って経営企画に怒鳴り込んで、全域焼失は撤回させたんです。私もそう思いますけど、戦災ゾーンを全滅させるなんて、いくらなんでも火遊びが過ぎるでしょう。で、ウチの専務が、帝報のお偉いさんと鳥飼さんに直談判して、本当に燃やす範囲をギュギュっと縮めたって訳ですよ。」
「鳥飼さんって、誰。」
私が再度口を挟むと、笠井君は眉を吊り上げて声を一オクターブ上げた。
「んもう、斉藤さんって、本当に『飛ばし読み』ですね。鳥飼さ

んは、今度の映画の監督ですよ。カ、ン、ト、ク。その『飛ばし読み』の癖、早く治さないと、そのうち大恥かきますよ。」
「ああ、そうだったっけ。ごめん、ごめん。」
このままだと相談を忘れて延々と説教されそうだったので、話を戻した。
「で、どうして日ごとの空襲範囲が分かる地図が欲しいの。」
「そう、それなんです。昨日の夕方、室長に、燃やす奴と、残す奴と、大火災実験前に壊す奴とを色分けした住宅地図の完成版を見せたらですね。」
笠井君は、少し困った表情に戻ってから、唇を尖らせると低い声色で調査室長の口調を真似ながら、
「『それで、この焼失区画って、一体いつ燃やせば良いの。』なんて言う訳ですよ。何のことかと思って聞き直したら、『どの家を何回目の火災で焼くのか分かんなかったら、監督さん、困っちゃうんじゃないの。それに、技術さんの方も、再建工事を始めるタイミングがさっぱり分かんないじゃない。どうすんの。雪の日に五月二十五日の空襲範囲を焼いちゃったら、洒落になんないよ。はい、やり直し。』ってもう、がっかりですよ。」
笠井君は、大きな溜め息をついた。
「図書館の方は無理ってことは分かったけど、例えば、えーっと、『東京都戦災誌』なら全部網羅してるんじゃ―。」
私がこう切り返すと、笠井君は首を横に振りながら、手に持っていた実験場市内区域の地図を広げた。
「調べましたとも。建物強制疎開の範囲は、旧陸軍が戦時中に空撮した奴で大体分かりました。それから、東京大空襲の前と後なら、米軍の空中写真でどうにか判別できます。でも、二月二十五日と三月十日の空襲範囲の境目が、どうしても分からないんです。」
地図には戦災ゾーンと非戦災ゾーンが明示され、荒川区部と浅草区部の戦災ゾーンには『四・一三』や『三・一〇』の数字がいくつか書き込まれていた。しかし、下谷区部では上野駅の右下の方に『

五・二五』の数字が一ヶ所あるだけだった。
彼によれば、戦災誌等の行政資料や空襲体験記では被災範囲がピンポイントか町名単位でしか特定できず、最後の頼みのインターネットでも、台東区と荒川区の罹災地図には未だ辿り着けないらしかった。彼は窓の外のボタン雪を見遣りながらつぶやいた。
「きっと、検索の仕方が間違ってるんだと思います。自分で言うのもなんですが、自分は地図に関しては意固地な人間なんで、検索で思いつくキーワードに新鮮味が無いんです。」
ここまで言うと、私に向き直って頭を下げた。
「門外漢の斉藤さんなら、違う切り口で検索できるかも知れません。お願いします。助けてください。」
「そうは言ってもねえ。地図の館の笠井君がやってもダメなんだから、無理でしょう。調査室にも門外漢はいるんじゃない。」
渋る私に、笠井君は顔の前で両手を合わせて拝み始めた。
「地図の館の主なのに、そんな恥ずかしいマネはできません。こんなことを頼めるのは、部署が違う斉藤さんだけなんです。お願いします。このとおり。」
「しょうがないなあ。でも、期待しないでよ。」
私は渋々応じた。採用同期にここまで頭を下げられては断れない。
「で、期限はいつ。」
「今日中です。明日の午前中に技術と経営企画に提出です。」
彼は即答した。のんびりはできない。午後の始業まであと十分ぐらいだったが、卓上のパソコンで検索サイトを開いて、キーワードをいくつか叩き込んだ。
作業開始から五分後、結末はあっけなく訪れた。当時の第一復員省が昭和二十年十二月に作成した、「全国主要都市戦災概況図」にヒットした。
「ひょっとして、これかい。」
私がディスプレイを彼に向けた。
「斉藤さん、ビンゴ。」

彼の顔がみるみる紅潮し、声が弾んだ。
「第一復員省ってことは、陸軍省か。じゃあ、あの棚だ。」
そのサイトの「東京」のページに表示された地図には、大規模空襲日ごとの焼失範囲を示す、斜線やメッシュ柄の多角形が沢山描き込まれていた。笠井君は大喜びで地図の名称をメモ帳に控えると、挨拶もそこそこに、冷えた廊下へ飛び出して行った。

三月下旬の大安吉日、苫北実験場の本体工事の起工式が産技伝実験場本部建設予定地で厳かに執り行われ、実験場の全域で建設工事が始まった。実験場予定地の輪郭に沿って数箇所のゲートが設けられ、建設資材は岩代高田駅付近の丹治沼ゲート及び植苗ゲート、美沢車両工場付近の美沢ゲート、苫小牧東インターチェンジ付近の東インター仮ゲート、臨空南駅付近の臨空南仮ゲートから、それぞれ実験場内に延びる仮設道路で搬入した。

実験場建設の本体着工一年目と二年目は苫鉄各線の建設工事に加え、資機材搬入道路の整備と市内区域の整地、貯水施設や共同溝の整備に費やされた。積雪期の外部工事は雪覆いを設置できる箇所を除いて原則として休止したが、資材搬入ルートの確保を急ぐため、鉄道工事の一部は特別の雪覆いを設けて冬季も継続した。

水利関係の工事は順調に進んだ。苫鉄日暮里駅西方には道灌山浄水場が建設され、飲料用の原水は、勇払川中流から道灌山浄水場に至る山越え、谷越えの導水管を新たに引いて確保することになった。

実験場側が自前で調達しなければならない、鉄道用をはじめとする工業用水については、市内区域の地下に容量十万立方メートルの貯留池を新設して応えた。地下貯留池は場内を南北に横たわる延長約二キロメートルの巨大なトンネルで、流入口は一次貯留池でもある「不忍池」こと苫北第一貯水池の南東側に設け、配水ポンプは道灌山浄水場の北隣りに設置した。実験場周辺の降水量は年間千四百ミリ程度が見込めた。工業用水の供給先は主に市内区域と美沢車両基地、それに植苗駅のＳＬ用給水施設だった。植苗駅のＳＬ給水設

備には、苫鉄の開業後、道灌山の配水ポンプから一日百立方メートルを分水した。

下水道設備については、市内区域及び美沢車両基地周辺用として金杉貨物駅の東隣りに処理区域面積約五百ヘクタール、処理区域人口最大三万五千人、処理能力一日当たり一万六千立方メートルの金杉下水処理場を新設した。処理した水は発電施設と導水管を経てウトナイ湖下流の勇払川に放流した。なお、植苗区域の下水は沼ノ端中継ポンプ場経由で苫小舞市の下水処理施設へ、臨空南駅の下水は千登勢市の下水処理施設へ流すことになった。

電力設備は、変電所や電力会社からの高圧受電設備を市内区域各所に設置した。実験場で使用する電力は北日本電力から購入し、尻別第一・第二発電所の出力相当分を精算することとした。一日当たり最大約十二万キロワット時と見込まれる完成後の実験場内の家庭用電力は、当面、約三分の二を実験場内の太陽光発電で賄う計画だった。

太陽光発電以外の環境保護型発電設備としては、オタルマップ川の暗渠内に小規模な風力発電設備を、市内区域の下水処理施設に下水汚泥ガス化発電設備と水力発電設備を、それぞれ実証実験の一環として組み入れた。更に、手回し式や足漕ぎ式の人力発電設備についても、今後の検証課題とした。

本体着工二年目後半になると各区域の整地と街路の整備がほぼ終り、早い所では戦前の意匠による建造物がちらほら姿を見せ始めた。街路の下には地下貯留池や地下鉄線の空間に加え、電力、通信回線、上下水道及び都市ガス用の共同溝が張り巡らされた。ある程度の家が立ち並び、街路が整備され、ほんの一区画でも「戦前の街」が姿を現すと、その僅かばかりのスペースで戦前から戦中を舞台にした映画の撮影が始まった。

本体着工三年目の春、不忍池の北側に産技伝実験場本部の建物が完成した。また、この年から実証実験を開始する一部の事業所と帝

報グループの現地事務所も同時に開設された。
映画ロケや各種実験の下準備がぼちぼち始まると、情報統制が真剣に論じられるようになった。実験やロケの様子が外部に漏れると、例えばメーカーは開発競争上の不利益を、帝報企画は広告戦略上の不利益を、それぞれ被ると言う事情があった。どちらも実験場にとっては大切なスポンサーだから、産技伝としては期待に沿うべく善処を約束した。それが、後に私をイラつかせる原因となる遮蔽幕の採用だった。建築や解体工事現場でよく見かける企業名が記されたあの白幕を、場外からの訪問者の通行指定ルートの両側や目の届く範囲に、これでもかと張り巡らせたのである。この措置はゴールデンウィークが終り見学者の出入りが一段落した五月八日から、翌年の三月下旬まで実施した。場内職員らは、この遮蔽幕を「万里の白幕」と揶揄した。
ところで、訪問者を好き勝手に歩かせたのでは幕がいくらあっても足りないし、幕が多過ぎてもやがて始まる映画ロケや外装工事に支障するので、折衷案として訪問者が通行できる時間やルートを規制することにした。既に場内で勤務しているスタッフについては、産技伝職員はもちろん建設工事の現場作業員に至るまで守秘義務を遵守させ、実験場からの外出をも厳しく制限した。場内においても、時には産技伝職員でさえ、持ち場外や通勤経路外の歩行が禁じられた。
情報統制に関する実験場内全体の秩序は、産技伝の総務部広報課統制担当を格上げした統制課が管理した。統制課は、後に実験場内の時代考証に関する秩序維持も手がけるようになった。
本体着工三年目の七月、鉄道施設のうち車両基地と資機材荷役設備がほぼ完成し、植苗駅構内で苫鉄とＪＲの線路が結ばれた。そして監督官庁による入線試験や仮の完成検査にパスした後、九月一日をもって建設用資機材の場内への輸送手段をトラックから鉄道に切り替えた。事前にＪＲで訓練を受けたＳＬ機関士や機関助士らによ

り、ＳＬのけん引する工事専用列車が、開業を見据えた慣らし運転を兼ねて実験場内に乗り入れて来た。

造成が一段落して重機が次々に引き揚げて行った。建設資材等の貨物は場内の貨物取扱駅で降ろせるようになった。郵便及び宅配小荷物については臨空南駅構内を中継基地とし、産技伝の専用トラックにより場内各所で集配した。

苫鉄で走り始めたＳＬは、石炭等の固形燃料に頼る旧来の構造、固形燃料と液体燃料を併用する構造、それに液体燃料のみを使用する構造の三種類を採用し、エネルギー効率向上のための実証実験を並行した。蓄電池車は、ＪＲ東本州が開発した試験車両と、鉄道総合技術研究所が札幌の路面電車で実験走行させた試験車両の機構をベースに、実験場のコンセプトに見合ったレトロな外観と艤装で製造した。蓄電池車は落成順に航路と鉄路で美沢車両工場へ運び込まれ、お披露目の日を待った。

第四章―2　情報統制

私は実験場本体の起工式以来、広報の仕事で何回か実験場を訪れていたが、この時点では未だ、お目当てのＳＬが貨物列車やレトロな客車の先頭に立って力強く驀進する姿を見たことが無かった。立場を利用して実験場内を好き勝手に動けば良いではないかと最初は気楽に考えていたが、好き勝手に動けたのは建設資材がトラックで運ばれていた本体着工二年目までだった。

三年目の十月の訪問時、私は初めて「万里の白幕」の洗礼を受けた。当時は既に厳重な情報統制が敷かれており、産技伝職員でも、実験場本部勤務者以外は行動範囲がかなり制限されていた。本社広報課員であっても場内の無許可撮影は禁止で、興味本位に動き回ろうものなら懲罰委員会に諮られる恐れがあった。当時、来訪者の入退場ルートは美沢ゲートだけに絞られていた。新千歳空港から美沢ゲートまでは千歳臨空工業団地側から入り、美沢車両工場の建設現場で燃料電池バスに乗り換えた。

場内の移動経路とされた道路脇には、工業団地の南端から建築現場でお馴染みの遮蔽幕が間断なく張られ、建設中の建物の外観や街並みの様子を窺い知ることは全くできなかった。スタッフ用の出入口がポツンポツンと開いていたものの、とても施設の全容を計れるものでは無かった。私の訪問先の産技伝実験場本部でさえ白幕ですっぽり覆われており、大正十一年に開催された平和記念東京博覧会で外国館として威容を誇ったとされる意匠は、正面玄関部分をチラッと拝めただけだった。

三年目の晩秋にかけて、鉄筋コンクリート造の主要な建造物が昭和十二年当時の姿で次々と完成した。これらの建造物には、実験・研修施設、関係職員の常駐施設等が、全国各地に散らばっていた協力法人の準備室から順次移転して来て運用を始めた。様々な人々が

実験場に集まり始めた。運用間もない施設には王芝、アナソニック等の家電メーカーのエンジニアが入り、太陽光発電システムの個別調整や電気設備の初期故障に備えた。

協力法人でもある家電メーカーは、屋内照明や街灯、電飾等にＬＥＤ（発光ダイオード）を光源とする実験場仕様の灯具を競って開発した。これらの特徴は戦前の白熱灯やネオンサインの外観を真似つつ、色と照度を白熱灯相当から水銀灯相当まで自在に切り換えられることだった。ＬＥＤ照明は、技術伝承用の一部設備を除く場内のありとあらゆる光源に使用され、時には本物の白熱灯のように周囲を暖かく淡く照らし、時には水銀灯に匹敵する照度で夜道を歩く女性滞在者のエスコート役を果たした。

結果として場内照明設備のオールＬＥＤ化は大成功で、消費電力量とメンテナンス費用の削減に威力を発揮したばかりでなく、映画ロケの都合による街区単位の照度切り替え作業をも容易にした。また、場内で発生した百万個単位のＬＥＤ灯具の注文は、メーカー各社の研究開発及びコストダウンにも大いに貢献した。

場内の通信回線網も、非戦災ゾーンを中心に整備された。

外線電話は、苫鉄御徒町駅付近の下谷電話分局舎内で有人の交換台を介してＮＤＤ東日本の回線と接続した。なお、ＮＤＤは同分局内に苫北交換局を開設し、エリア内の基幹回線を全てＩＰ電話対応とした。外線電話の個別引き込みやテレビとパソコンの設置、各種オンラインシステムの利用が認められた施設では、ＩＰ電話回線工事の他、地元ＣＡＴＶ業者のケーブル工事が施工された。

一方、実験場内相互間の業務用通信回線は電話料金が発生しない内線直通電話を導入した。また、セキュリティ、医療及び鉄道関係のスタッフに場内専用のＰＨＳを所持させるため、場内各所及び尻別川工事事務所にＰＨＳ用の無線中継基地局を設けた。なお、実験場内の中継基地局のアンテナは、景観を損ねないよう形態や色に特段の注意が払われた。

実験場内で運用する自動車は、建設工事に直接関係するダンプト

ラック、廃棄物収集車及び緊急車両を除けば全て電気自動車か燃料電池車だった。自動車の外観は、場内営業用の路線バスはもちろん緊急用の警察、消防車両に至るまで、全て昭和十二年までに製造された車種のデザインを踏襲し、その開発と製造には苫小舞市に工場を持つみすゞエンジンやオヨタ自動車等の自動車メーカーが担当した。一方、マイカーや社員送迎用の普通乗用車の場内乗り入れは原則として認められておらず、場内を走り回る自動車の総数はそう多くはならなかった。

マイカーの場内乗り入れ禁止措置に伴い、産技伝では中長期滞在者の世帯数分の自家用車の収容スペースを実験場外に確保した。昨今は車を二台所有する家庭も珍しくなく、将来を見据えると一万数千台分の駐車スペースが必要だった。マイカー用駐車場には苫小舞市が事前に確保していた場外住宅用地と街路用地のうち、ＪＲ苫小牧、沼ノ端、植苗の各駅から徒歩十五分圏内の約五百区画分、十五ヘクタール余りを借り受けた。

この頃になると、昭和十二年以前の建築技術や資材を忠実に再現した木造家屋も、戦災ゾーンのあちこちに建てられていた。中でも、焼失区画の木造建築物は現行法に全く適合しないばかりか、酷寒の北海道と言う地域性も全く考慮されておらず、居住はおろか、スタッフの仮眠施設としても使用に耐え得るものではなかった。大火災実験のその瞬間まで、完全に映画撮影用の大道具だった。

この大道具たちの中には、関係省庁や大手住宅メーカーの協力のもと、断熱効果や風雪による劣化等、木造建築物ならではの各種データを、大火災実験の直前まで提供し続けると言う重責を与えられたものもあった。実験対象となった家屋には、時には新素材や断熱材等のオプションが装備され、その経年劣化状況は二十四時間体制で継続的に監視された。蓄積したこれらのデータは、大火災実験後の街並み再建や住宅メーカーの新商品開発に大いに活用された。

道路は、戦前の舗装状況に合わせて主要街路だけが舗装された。

本体着工四年目、苫鉄は雪害による運休がほとんどなくなった三月中旬以降、省線区間を対象に監督官庁の完成検査を受け、三月三十日から同区間を専用鉄道として暫定開業した。これまでの工事用資材だけを試運転と並行して無償で運んでいた扱いから、実験場関連の旅客と荷貨物を有償で運ぶ扱いに変更した。一般客貨の輸送をまだ始めなかったは、映画撮影に配慮して、戦前戦中の輸送形態を忠実に再現するための便法だった。

その翌日の三月三十一日、私は東京から連れてきたマスコミの一団と実験場を訪問した。この時は場内のあちこちの日陰に雪が残っており、薄ら寒い曇天の北風の中、国道三十六号線経由で植苗ゲートから実験場に入り、道央道東側の東根岸駅前で車を降りた。この駅から上野駅まで直通する苫鉄の常磐線電車は、前日から専用鉄道として旅客営業を開始していた。

私は密かに期待していた。前年五月から続いていた情報統制は間もなく解除される。マスコミ関係者を連れて来いと言うからには、万里の白幕は外されているのだろう。それに、苫鉄の三河島駅はＪＲ三河島駅と同じく高架上にある。仮に遮蔽幕がいくらか残り、道路脇に目隠しが連なっていようとも、高架上の車窓から場内の街並みが見放題ではないか。しかも、私が個人的にお目当てとするＳＬけん引列車とすれ違う可能性だって十分にあるはずだ、と。

東根岸駅の遮蔽幕は既に無かった。仮設駅舎で備え付けの運賃後払い票にマスコミ諸氏の人数と乗車区間を記入し、二両編成のレトロ電車に乗り込んだ。電車は車体の下半分がえび茶色、上半分がクリーム色に塗られていた。これは、第十二回オリンピックの東京開催決定を記念して昭和十一年から走らせた省線電車を再現したもので、マスコミの来場に合わせてこの時間帯に走らせたのだった。マスコミ諸氏は苫鉄の粋な計らいに感心した様子だった。

と、ここまでは良かったが、結局、場内遊覧の期待は見事に裏切られた。東根岸駅を発車して一キロメートル足らず、道央道を越えると、線路の両側にあの忌まわしい白幕が不意に現れて視界を遮っ

た。目隠しは御丁寧に上野駅構内まで続き、途中で見えたのは自分の電車が着いたホームぐらいで、下町の景色も、京成線も、何もかもが全て白幕の向こう側だった。結局この回も、数時間の滞在中にＳＬ列車を見ることは無かった。

東京からマスコミ関係者を呼びつけておきながら、なぜ全てを隠すようなふざけた対応をするのかと、相変わらず目隠しに覆われた産技伝本部で現地勤務の広報課員に詰め寄ると、

「えっ、聞いて来なかったんですか。今日がその目隠しの最終日なんですよ。」

あっ、と思った時は既に遅く、マスコミ諸氏の失笑を買ってしまった。この日を選んでマスコミ各社が招かれたのは、全てを隠し続けた遮蔽幕を撤去する前に、情報統制中の実験場の姿を記録してもらうためだった。多分、広報課長もそれを私に伝えたのだろうが、いよいよ万里の白幕の向こう側が見える、と有頂天になっていた私は完全に聞き漏らしていた。

四月に入れば今は一部で細々と進められている映画撮影も本格化し、外部から俳優たちや大規模なロケ隊が来場する。また、場内には警察や消防等の官公署が開設されるほか、専門学校や私立の小中高校も開校する予定だ。そうなれば場内の様子を隠し通すことはほぼ不可能となるし、そもそも遮蔽幕は外観の仕上げや各種実証実験に邪魔なのだ。一応、公開と非公開の区別はつけるが、四月以降は取材活動の制限がほとんど無くなる。その情報統制解禁の前日と言うメモリアル・デーが、この日だった。

エスコート役の私は当日中に東京へ戻り、マスコミ関係者は翌日以降の取材活動に備えて場内の宿泊施設にとどまった。その後しばらくは本社業務に忙殺され、実験場を訪れることは無かった。また、自腹を切って渡道するのも癪なので、見たい見たいと思っていたＳＬけん引列車の実物は、その半年後までお預けとなった。

苫鉄が専用鉄道としてスタートを切った後、郵便や宅配小荷物の輸送も全て鉄道にシフトし、苫鉄上野駅の南口前に苫北下谷郵便局

が、同駅構内に宅配業者による手小荷物取扱所が、四月一日付けでそれぞれ営業を開始した。併せて実験場内の住居表示が仮公示され、市内区域については旧東京市内の町名と番地が用いられることになった。また、前日の日没後から続けられていた万里の白幕の撤去作業がその日の夕方に完了し、実験場の全体像がようやく明らかになった。

万里の白幕を管理していた統制課は、これを機に実験場本部直轄の統制部に格上げされた。この部署はもともと、実験場建設の過程で、映画撮影の都合による情報統制や、場内滞在者が時代考証を逸脱せずにいつでも映画撮影に協力できるよう支援、指導することを目的として、総務部広報課統制担当から独立発展してきた。広報課から分離して総務部統制課となったことは前述のとおりで、「課」の時代には実験場本部内に被服調度係、指導係及び業務係を置いた。そして、官公署や私立学校の場内開設を一ヶ月後に控えた本体着工四年目の三月一日に、組織改正して統制部となった。統制部では従前の「係」を指導課等の四つの課に再編、昇格させると共に、「指導センター」を置いた。

これら統制部の職場の中で唯一、常に場内を巡回して人や設備を監視し、場合によっては直接本人や設備管理者に改善指導を行い、ある種の嫌われ役を演じなければならなかったのが、指導課内の現業部門、産技伝苫北指導センターの職員だった。

統制課指導係の時代までは、場内を巡回する指導担当職員も実験場本部の一室を拠点とした日勤勤務だった。しかし、指導課への昇格が決まると、昼夜を問わず敢行される映画撮影に対応させるため、巡回職員を二十四時間交替制勤務へ移行させた。また、指導担当者であることを場内滞在者の誰からも識別できるよう制服を制定した。制服は、主に産技伝職員に対して改善指導を行うと言った職務内容が「憲兵」を想起させることから、撮影中の映画の時代考証にも配慮して、我が国の旧陸軍の憲兵スタイルを模した。

指導課員が二十四時間体制で詰める指導センターのフロアは、管理コストの都合により実験場本部外へ求めることにした。その結果、リアリティを高めたいとする上層部の妙な拘りから、下谷区部池之端七軒町の東京憲兵隊上野憲兵分隊の庁舎に白羽の矢が立てられた。幸い、お目当ての庁舎は隣の厚坂屋社宅と共に戦災ゾーンから外れており、軽微な改装で転用できた。

この指導センター設置及び指導センター員による場内巡回指導の件は、約一ヶ月の周知期間の後、住居表示の仮公示日と同じ四月一日より本実施された。

旧陸軍の軍服と軍帽、それに「憲兵」の腕章を巻いた指導センター員の姿に、悪乗りしすぎではないかとの批判が一部から寄せられた。また、生活態度や容姿、果ては場内備品の取り扱いにまで風紀委員的な口調で事細かく指示を出す指導センター員は、実験場内ではどちらかと言えば煙たがられる存在だった。

指導センター本稼動後の四月三日には場内に官公署が開設され、それぞれ業務を開始した。

北海道警察は下谷区部の上野警察署庁舎内に苫北上野警察署を置いた。このほか、二十四時間常駐の交番が谷中、日暮里の両警察署内に設置され、夜間一時不在の交番が市内区域の主要な派出所に設置された。その他の派出所には民間警備員が適宜配置された。

消防関係では、苫小舞市消防本部が地下鉄線稲荷町駅近くに苫北下谷出張所を開設し、消防車、救急車と共に正規の市消防職員を配置した。また、場内にいくつかの消防分団詰所を設け、場内事業所職員の中から専従及び非専従の消防団員を募った。

苫小舞市役所では、上野警察署の北隣りの下谷区役所庁舎内に苫北出張所を開設し、同市の既設出張所と同様の窓口サービスを開始した。

実験場内のゴミ収集も本格的に始まった。場内で発生する一般ゴミは家庭ゴミも含め全て事業系一般廃棄物として取り扱い、苫小舞

市の指定業者に収集業務を委託した。そして千登勢市側の臨空南駅発生分を除き、苫小舞市の回収拠点である沼ノ端クリーンセンターに持ち込んだ。一般ゴミ収集車は石油代替燃料エンジン車を産技伝側で用意した。

ゴミの大半は金杉貨物駅と東根岸駅に一旦集約し、専用コンテナに積み替えて貨物列車で植苗駅に運び、そこからクリーンセンターまではトラックでピストン輸送した。生ゴミと廃食油は分別収集して植苗駅に設けた廃棄物取扱所に集積した後、同駅東側の、私立短大系農場と産技伝が共同で設立した再処理プラントで処理した。

この年の新学期に合わせて、場内の私立校や専門学校も相次いで開校した。浅草区部神吉町の上野高等女学校には芸能コースがあることで有名な堀ノ出学園の高等学校と中学校が、下谷区役所に隣接する下谷尋常小学校には同学園の小学校と付属幼稚園が進出した。上野恩賜公園北方の東京音楽学校は帝報グループの俳優養成所である帝俳が借り上げ、同じく東京美術学校には帝報映画学院が経営する専門学校、短大及び実習スタジオが入った。なお、上野駅に隣接する岩蔵鉄道学校は、苫鉄の本社、総合指令所及び教習所として既に稼働していた。

第四章―3　舞台は「戦時下」

官公署や学校等の開設に呼応して、子役やエキストラを含む多数の映画関係者が実験場になだれ込み、私が実験場に着任するまでの半年間だけでも、ゴールデンウィークや夏休みを中心に、連休を利用した大規模な映画ロケが場内で繰り返された。

最初期の大規模ロケは、四月初旬とゴールデンウィークのいずれも短い期間中に、昭和十四年から同十九年までの、早春から新緑の季節の設定で実施された。ところが、大勢の子役を動員できる期間が二回とも数日間だったため、撮影するシーンの順番は主役級の俳優のスケジュールが最優先された。その結果、昨日は昭和十六年、今日と明日は昭和十四年、明後日は昭和十八年と、撮影されるシーンの時系列がランダムになってしまった。時代設定が変わる度に、市内区域の掲示板の張り紙や通行者が手にする新聞等が、史実に合わせて日替わりした。

集中ロケ期間中は、鳥飼監督の指示により、市内区域各所で沿道の金属製看板を木製看板に掛け替える作業や防空壕の一時的な埋め戻し作業等が頻繁に繰り返された。ただ、建物強制疎開のシーンを撮影した場所にその後家を建て直すことだけはしなかった。

鳥飼監督は、出演者の演技はもちろん、小道具や大道具のディテールにまで相当な拘りを持って撮影に臨んでいた。実験場と言う壮大なオープンセットを余す所なく活用しなければ、関係者に対して失礼であると言う監督自身の意気込みがあった。更に、街並みのリアルさが他のオープンセットと比較にならないだけに、些細な妥協や手抜きで各方面の専門家や映画ファンから時代考証の矛盾を突かれることは避けたい、と言う心理が多分に働いていた。このような時代考証に関する細部への拘りは、当然市内区域の交通機関にも向けられ、苫鉄の職員も、実験場内の各線で日替わりの年代設定に付き合わされていた。

その年のゴールデンウィークの最終日に、昭和十九年の入学式の日のシーンが撮影された。上野恩賜公園やダミーの墓石を林立させた谷中緑地公園では、庶民役のエキストラが五月に入ってほころび始めたエゾヤマザクラの花見に興じていた。しかし、東京下町の春の宴を演じる映画出演者の晴れやかな表情と引き比べ、苫鉄職員らの関係スタッフは連日の日替わり年代設定の対応に追われ、戦時下の厳しい生活に打ちひしがれた国民のように疲弊し切っていた。

撮影は表向き順調に進んでいた。しかし、ゴールデンウィークの撮影後、苫鉄を始めとする場内事業所の代表者会から帝報企画と鳥飼監督に対して、撮影スケジュールについての申し入れがあった。日替わりの年代設定はやめて欲しいと言う内容だった。

昭和十三年から同二十年の終戦にかけて、旧東京三十五区内は次第に深まる戦時色に合わせて風景や暮らし向きを目まぐるしく変え、公的機関の組織変更も頻繁に行われた。

鉄道関係に限っても、東京では昭和十年代に相当な動きがあった。昭和十二年に中国との全面戦争に突入すると、翌十三年の東京オリンピック開催返上の閣議決定を受けて、まずオリンピック塗装の省線電車が姿を消した。同年九月には京浜東北線の二等車が廃止され、昭和十五年二月以降は塗料代節約のため三等客車から赤帯が消えた。翌十六年九月には東京地下鉄道が帝都高速度交通営団に経営移管され、昭和十八年七月には東京府が都制を施行して東京市を廃し、公営の路面電車が「市電」から「都電」となったほか、十一月になると鉄道省が逓信省と統合されて運輸通信省になった。

苫鉄の現場ではこれら鉄道にまつわるトピックのうち、車両工場での作業が絡む行事を、歴史上の実施年月をもじって「〇〇の△跨ぎ」と呼んで対応した。

三等客車の赤帯を張ったり剥がしたりする「十五の二跨ぎ」では、幅十五センチメートルの赤いカッティングシートが用意された。昭和十五年正月以前のシーンを撮影する時は、この帯状シートを客車

の車体側面両側に、二人掛かりで貼り付けた。帯は曲がっても気泡が入って表面が凸凹になっても見栄えが悪かった。昭和十五年二月以降のシーンを撮影する時は、せっかく貼り付けたこの帯を剥がした。剥がす時は一気に剥ぎ取って粘着剤を拭き取ったが、その跡が残ってもまた見栄えが悪いため、直後に全体を洗車して外観を整える必要があった。

ところで、映画撮影では全ての車両が映り込む訳では無いから、それぞれの時代設定に合った客車を予め用意しておけば現場の負担は半減するはずだった。しかし、この当時の苫鉄には必要最低限の両数しか配置されておらず、場内で稼働していた客車の大部分が「跨ぎ」の整備を受けていた。整備作業は、工場施設と従業員数の制約から一日八～十両が限度だった。苫鉄の三等客車の赤帯が正式にペンキで塗装され、車両工場の職員がこれらの作業から開放されたのは、映画撮影が終了した本体着工五年目秋以降だった。

鉄道の、しかも三等客車に限ってもこれだけの苦労を強いられたのである。時局を反映したポスターや街頭看板の交換、民家の庭や主要街路脇に掘られた防空壕の埋め戻しと掘り返しに動員された場内職員の苦労は、推して知るべしだった。当時は場内職員の絶対数が少なかったため手が足りず、造成工事を終えて場外に散らばっていた建設作業員の一部を応援要員として急きょ呼び戻した。中には、せっかくのゴールデンウィークを返上させられた者もいた。

庶民の生活に関しては、昭和十二年の防空法や昭和十六年の国民学校令等の戦時統制が実行に移されるタイミングに応じて、場内各所に配置する小道具の造作や場内滞在者の身なりの標準を「平時」、「準戦時」、「開戦期」、「空襲期」等に分けて設定した。なお、比較的自由な服装や娯楽が楽しめた「平時」をいつで区切るかは議論の分かれるところだったが、帝報企画ではこれを防空法の施行日とした。

これらの時代背景を忠実に再現する現場スタッフの肉体的負担は

大きく、撮影日やロケ区画ごとにその時代背景をチェックして回る指導センター員はもちろん、外出時の服装や髪型まで細かい指導を受ける場内滞在者の精神的負担も、予想以上に大きかった。「日替わり設定はやめて欲しい」との申し入れを鳥飼監督は二つ返事で受け入れ、その年の五月中旬以降大火災実験直前までの撮影日程と、年代と季節設定を組みなおした。

新しいスケジュールは、初夏、盛夏、秋、初冬のそれぞれの季節で、昭和十三～十九年のシーンを昇順又は降順の年次順に撮影するもので、大量の子役を確保できる夏休みとその前後の季節で各時代のシーンが撮影できると共に、実験場全体の負担軽減にも配慮していた。このおかげで苫鉄の「跨ぎ」の作業はその後、計四回で済んだ。もしゴールデンウィークまでのように日替わりで年代設定をされたら、「跨ぎ」の作業は倍以上になると見込まれた。

発表された五月中旬以降のスケジュールは大物俳優のマネージャーから日程調整の難しさを指摘されたものの、実験場関係者のほぼ全員から歓迎された。新スケジュールによる映画撮影は、本当の意味で順調に進んだ。

鉄道建設はその間も着々と進み、六月中には軌道線等を含む苫鉄全線が完成し、先行開業区間と同様、完成検査を受けた後に専用鉄軌道として営業を開始した。とは言っても、実質的には乗務員や駅係員の習熟訓練を兼ねた試運転列車が細々と場内滞在者や荷貨物を運ぶだけだった。

夏休み前は、ロケに参加できる子役が場内私立学校の児童生徒だけだったことと、エキストラに融通できる場内滞在者が少なかったせいもあって、屋外で広範囲を俯瞰する撮影はほとんど無かった。学校の授業風景はせいぜい一学級分の教室内、街並みを映しても民家の前で御婦人方がバケツリレーの訓練、と言う限定的な情景に限られた。一方、大通りの歩道に掘られていた防空壕が六月下旬に入るときれいさっぱり消えていたり、上野駅に乗り入れて来る客車列

車の色が、七月のある日を境にこげ茶一色から赤帯入りになる等、場内職員たちの涙ぐましい努力は撮影規模の大小に関わらず続けられた。

夏休みに入ると、ゴールデンウィークと同様に全国各地から子役とその家族、更に多数の公募エキストラが実験場に集まってきた。出演者の宿泊場所には戦災ゾーン、非戦災ゾーンを問わず消防法をクリアした住宅や校舎等が充てられ、可能な限りの人数を場内に収容した。それでも場内に宿泊できない者が多数発生したため、産技伝では南は室蘭市から北は旭川市にまで宿舎を求め、送迎用の貸切列車や貸切バスを毎日運行した。

夏休み中のピーク時、実験場内では本来の滞在者以外に常時約六千人の出演者と映画関係者が寝泊りした。このほか、南方向は苫小舞市、白老町、登別市及び室蘭市に約六百人、北方向は恵庭市、小樽市、札幌市、岩見沢市、滝川市及び旭川市に約八百人が分宿した。対象地域の中には、夏休み中の一般旅行者との兼ね合いから関係者の大量受け入れに難色を示す宿泊施設もあった。なお、千登勢市内は新千歳空港の利用客に配慮して、宿泊地から予め外していた。

場内に寝泊りする出演者の約半数は子役だった。一万五千人以上を数えた昭和十年頃の下谷区内の児童数に比べれば遥かに少なかったが、それでも三千人近くに上った。これらの子役たちは、所属事務所や俳優養成所ごとに宿泊施設とロケ先を割り当てられた。一般公募の子役も応募先は帝俳等の大手プロダクションだったから、原則としてその事務所の子役たちと一緒に行動した。

市内区域の十六の尋常小学校のうち、西町、下谷、根岸、第二日暮里、第六日暮里、第八峡田（はけた）の各校に、一校あたり四百五十～五百人の小学生が割り当てられた。他の尋常小学校では、必要に応じて手の空いた児童や教員役を集めてロケに対応した。このほか、上野高等女学校と第二荒川高等小学校にも中学生を集団で配した。それまでほとんどが無人だった場内の各学校は、夏休みの間だけ子供たちの歓声に包まれた。堀ノ出学園が校舎を使用していた上野高等女

学校と下谷尋常小学校は、映画のロケ中は門柱の校名を史実通りの物に掛け替えて子役たちを迎え入れた。
この間も建設工事は並行して進められ、八月の旧盆前までに、岩代高田駅周辺と市内区域の非戦災ゾーンが全て完成した。

夏休みロケのハイライトの一つに、学童の集団疎開があった。この時は、縁故疎開にあぶれた国民学校三～六年生が、強制疎開先へ向かうため学校から上野駅へ暗夜に移動するシーンと、疎開学童を乗せた夜行列車の出発シーンが撮影された。
ところが、子役の就労時間の制限と言う、大きな問題が立ちはだかった。労働基準法では十三歳未満の年少者を深夜業に就かせることはできず、夜は二十一時までにロケを終えなければならなかった。夏の北海道は日没時刻が遅く、二十時頃では西の空がまだほんのり明るい。だからと言って、真っ暗になるのを待ってから撮影を開始すると、あっと言う間に二十一時を過ぎてしまう。逆に撮影開始を早めても、深夜に上野駅を発車したとされる疎開列車が薄暮の下町を背景に走ったのでは洒落にならない。
苦肉の策として、撮影は日没時刻が夏休み中で最も遅くなる八月二十八日以降の三日間で行われた。夏休み中とは言っても、お膝元の北海道を含め地方や学校によっては二学期が始まっており、ロケ前日の時点で小学生のうち何割かは既に実験場を離れていた。また、自宅所在地や帰宅手段の都合で、八月三十日夜のロケに参加できない子役も多数いた。そこで、参加可能な小学三～六年生の子役のうち七百十八人をかき集めて混成部隊を編成し、下谷桜丘国民学校（昭和十六年に下谷尋常小学校から改称）の疎開学童役に三百二十四人を、西町国民学校の疎開学童役に三百九十四人を割り振った。
両国民学校の疎開学童数は行政資料に基づいたが、疎開先までの行程は映画用のシナリオを創作し、両校の学童を同一列車に乗り合わせることにした。場内の尋常小学校及び高等小学校は、昭和十六年四月以降の設定で撮影が行われる際は、名前をその都度国民学校

に変えていた。
一日目の疎開列車出発シーンは、発車そのものよりも上野駅中央改札口で母親役が主役級の子役を見送る場面の撮影に重点が置かれた。その日は午後から入念なリハーサルが行われ、リハーサル用の疎開列車も明るいうちに一本運転された。
いざ本番。中央コンコース一杯に溢れた疎開学童は点呼をとり、改札口を抜け、ホームに整列して列車を待つ。改札口では、禁止されていた学童の見送りにこっそり訪れた母親役の女優陣が、ホームへ向かう我が子に声を掛けたり、涙ながらに手土産を持たせたりと迫真の演技が繰り広げられた。
疎開列車が発車する地平ホームには屋根が架かっており、空に多少の明るさがあっても照明の運用次第で夜と同様の効果が得られたため、本番の撮影は十九時頃から始まり、回送列車の入線から学童らが乗り込む様子、そして疎開列車の出発までが順調に進んだ。二十時四十分の定刻に汽笛一声で上野駅を出発した疎開列車は、灯火管制の暗闇が支配する鶯谷、日暮里界隈を北上し、この日の解散地である臨空南駅に向かった。
翌二日目の朝は、岩代高田駅で疎開先の駅に到着するシーンを撮影し、この駅で疎開学童の約半数を下車させた。この「岩代高田」と言う駅名は、福島県中通地方の旧国名と実際の疎開先の駅名を組み合わせたものである。行政資料によれば、両国民学校の児童は共に福島県若松市（現在の会津若松市）及び大沼郡高田町（現在の会津美里町）に疎開している。しかし、勇払平野の外れに設けられたこの駅を雪深い会津地方の小駅に見立てるには少々無理があったため、撮影では東京下町の疎開学童を受け入れた福島県中通地方のどこかの村の駅として扱った。
二日目の夜は前夜のシーンから時計の針を数十分戻して、学校から上野駅まで行進するシーンが撮影された。
西町国民学校から上野駅までは子どもの足でもスタスタ歩けば十分足らずで、下谷桜丘国民学校から上野駅までは更に近かった。学

童の隊列はそれぞれの校門を出てから苫鉄上野駅の中央コンコースまで歩き、その途中で昭和通の路面電車をやり過ごすと言う単純なものだった。子役たちは軍歌を斉唱したり、暗夜の沿道で見送るエキストラに手を振ったりと意外に忙しかった。エキストラの方も、声のかけ方や手旗の振り方等の指導を、映画スタッフからあちこちで受けていた。リハーサルは夕方前から何回も繰り返され、二十時十分過ぎに始まった本番の行進前には、子役の半数近くが疲労を訴えていた。それでも両校の学童ともＮＧを出さずに上野駅まで辿り着いたのだから、大したものである。

最終日の三日目は時計の針を更に戻して、疎開学童らが国民学校を出発するシーンを撮影した。学童が家を出るシーンは主要な子役たちによって既に撮り終えており、担任から移動中の諸注意を受けるシーンの撮影も、明るいうちに遮光幕を張った教室内で済ませていた。この夜は登校した児童が次々に校門を入るシーン、暗闇の校庭に順次整列して学校長の訓示を受けるシーン、引率教員の号令で学童全員が隊列を組んで校門へ向かうシーンの順で撮影した。リハーサルは午後から始まり、この日も二十時過ぎから本番に臨んだ。夕方に通り雨があって関係者はやきもきさせられたが、夜は満点の星空となった。

結局、三日間とも本番では雨に降られずに済んだ。夏休み中の映画撮影は予定通り終わった。

九月に入ると、場内に残った子役や主だった俳優たちにより東京に残された家族と疎開学童の生活の様子等が撮影され、岩代高田駅周辺でもロケが頻繁に行われた。この頃には市内区域最大級の建築物である百貨店センター、通称「上野厚坂屋」が御徒町駅近くに開業し、大手百貨店や商社から派遣された研修担当社員らにより場内滞在者向けの物品販売が本格的に始まった。

第五章―1　着任当日

私が実験場に着任したのは、本体着工四年目の十月一日だ。

当時、総務部では様々な関連行事を通じて、実験場のあれこれを世間にＰＲするための部署を課内に設置する計画が持ち上がっていた。そして、実験場本部直轄のイベント企画室が誕生した。その部署には広報課員を中心に他の部課からも助勤を頼み、産技伝主催の場内イベントの企画立案に加えて、協力法人との合同イベントの調整役も担当させた。企画室の責任者には総務部付イベント企画担当課長の職名が与えられ、それまで東京本社の広報課内でマスコミ担当をしていた私は、その補佐役に任命された。

勇躍実験場入りした私の第一印象は、「タイムスリップとは、きっとこんな感じだろう。」だった。

私は、同日付で場内へ異動する他の産技伝職員と共に、着任前日の九月三十日に空路で渡道した。同行者は、医師で関東支社産業医から苫北労働衛生医療センター勤務となる溜池女史、人事課主任から転じて指導センター勤務となる橘君、同じく人事課主任で実験場総務部分室勤務となる美川君、そして、さいたま営業所の労働衛生医療センターで歯科助手兼受付をしていた諸川さんの四名で、航空チケットの都合でこのメンバーがたまたま一緒になった。私も含めたこの面々、実験場到着後に、遅かれ早かれつまらないトラブルを起こしたり巻き込まれたりするのだが、機内では新天地での生活に思いを馳せ、ぼんやりと過ごすだけだった。

新千歳空港の到着ロビーを出て産技伝が用意したワゴン車に乗り込む時、トイレに寄っていた諸川さんが、なかなか合流しなかった。合流に遅れるのは、羽田空港の出発ロビーに続いて、この日二回目だった。実直な性格を買われて指導センター員に推薦されたと言う橘君が舌打ちをした。

「またアイツかい。」
橘君は、早くも頭髪を指導センター員のトレードマークである丸刈りにしていた。間もなく、白いミニのフレアスカートと黄色いカーディガンをひらひらさせながら、諸川さんが走ってきた。コバルトブルーのボストンバッグが重いのか、体勢がやや右に傾いている。
「ごめんなさーい。何だか少し寒い気がして。上着を出すのに手間取っちゃいました。」
一応詫びているものの、言葉の内容と爽やかな笑顔がどうも一致しない。橘君が厳しい顔でたしなめた。
「これで二回目だぞ。諸川さん一人じゃないんだから。他の人の迷惑も考えろよ。」
「あら、女の子の生理も考えてよ。ねえ、溜池センセ。」
急に会話を振られた溜池女史は、思わず苦笑いして頷いた。
橘君はもう一度舌打ちすると、さっさとワゴン車に乗り込んだ。実直過ぎる彼は、十歳近く年下で話が噛み合わない諸川さんの言動が、いちいち気に障るらしい。
ワゴン車は新千歳空港を出発して一般道を南下した。国道三十六号線と合流後、苫鉄本線の真新しい高架橋をくぐり、その先の、ゴルフ場の看板がやたらに目立つ交差点を右折すると、いよいよ実験場に向かう直線道路に入った。やがて苫鉄本線が再び頭上を越えて左手に移ると、道路は登り勾配となり、ほんの少し色づき始めた広葉樹林に囲まれた。
右手に丹治沼が垣間見えるあたりで、道路の左上前方に古めかしい建物の集落がこつ然と現れた。運転手の君田氏が車内の一同に声をかけた。
「岩代高田駅に寄ってみますね。」
君田氏は白髪混じり、と言うより白髪ベースの黒髪混じりだが、年齢の割に声に張りがあった。
車内の者は明日からの仕事に思いを馳せているのか、一様に黙りこくっている。とうとう誰一人返答せず、それを暗黙の了解と取っ

た君田氏は、前方に口を開けている真新しいトンネルの手前で右折した。開通して間もない風情のその脇道の入り口には、警備員が立つ苫北実験場丹治沼ゲートがあった。全員が一旦車を降り、警備員に入場許可証を見せた。当時は入退場管理システムが稼働しておらず、入場許可証は顔写真入りのありふれたものだった。

ワゴン車は、左に弧を描く急坂を登ってトンネル坑口の真上に出て、今度は緩い右カーブで集落の中心部へ分け入った。

「ここは帝報の丹治沼映画村で、昭和十年代の東北地方の駅前風景を再現しています。今通ってきた真っ直ぐの道路は目障りなもんで、トンネルでフタをしちゃったんですよ。」

「確かに、この風景のど真ん中を舗装道路が突き抜けていては、興醒めですね。」

君田氏の言葉に橘君が相槌を打った。いつの間にか、車はガタガタゆれながらゆっくり走っていた。集落の古い家並みに眼を奪われ、砂利道となっていたことに気付かなかった。

程なく岩代高田駅の駅前広場の一角に到着した。駅舎は、地方の国鉄線で昭和五十年代までよく見かけた木造平屋建てだった。乾いた秋風が心地よい、快晴の昼下がりだった。振り返ると、昔のモノクロ映画でしか見たことがないような、食堂や旅館、商店などの木造家屋がずらりと立ち並ぶ駅前風景が広がっていた。

「へえーっ。」

同乗者一同、口々に驚嘆の声を上げた。目の前の景色もさることながら、本体着工から三年半でここまで作り込んだ、設計者や工事関係者たちのセンスとパワーには恐れ入った。

「ここで驚いてちゃ、市内区域に入ったら腰を抜かしますよ。」

君田氏はいたずらっぽく笑った。そして、時計を見ながら言った。

「電車の都合もありますので、そろそろ行きましょうか。」

後ろ髪を引かれる思いでワゴン車に乗り込み、窓越しに今一度周囲を見回すと、明らかに映画スタッフと思われる人影が複数目に入った。また、和服姿の子供や、平服とも軍服ともつかないカーキ色

の国民服を着た男性も駅舎の出入口付近に認めた。君田氏に今日は何のシーンのロケをやるのかと尋ねると、

「子供の疎開先へ母親が面会に来るシーンです。集団疎開列車のロケはご存知の通り夏休み中に終っているんですが、『面会のシーンはもう少し季節が進んでから』って言う、鳥飼監督の意向で、今時分になったそうです。葉の茂り具合とか、日の傾きや影の長さとか、映画職人の拘りって奴ですかねえ。撮影用の列車は植苗を十六時発だそうです。」

しまった。こんなことなら、夕方のロケを見学できるタイミングで北海道入りすればよかった、と悔やんでみたが後の祭りだった。イベント企画室の伊部担当課長には、場内で遅い昼食をご一緒しますと既に伝えてあった。鉄道好きの端くれとしては、実物のＳＬ列車になかなか出会えないのはじれったかった。しかし、そのうち毎日見られるようになるのだからと自分を慰めた。

ワゴン車は丹治沼ゲートから先程の道へ戻った。トンネルを抜け、やや急な坂を登り切ると広葉樹もまばらな台地に躍り出た。やがて左右のどちらもゴルフ場行きとなる十字路の先に、監視小屋付きの植苗ゲートが見えてきた。ここでも全員が一旦降車して警備員に入場許可証を見せた。元々は一般車も通行できたこの道路、工事開始後は植苗ゲートから西は関係車専用道となっていた。ゲートの先で、一度は切通しに隠れていた苫鉄の線路が、道路の左側にぴったり寄り添った。右側には大規模な河川改修を施された丹治沼川が流れているはずだが、広葉樹の林に阻まれて眺めることはできなかった。

植苗ゲートから二キロメートル弱。ワゴン車は工事中の東根岸駅前に到着した。駅は、場内発生ゴミ積込用の貨物設備の完成を優先させたため、駅舎の整備が後回しになっていた。苫鉄の乗車票は事前に手配していたので、仮駅舎を素通りして手前のホームへ上がり、跨線橋を渡って反対側のホームに停車中の電車へ乗り込んだ。電車がこげ茶一色だったことと季節が秋であることを除けば、前回訪問時とよく似たシチュエーションだった。オリンピック塗装車は、駅

に隣接する常磐線電車用の車庫で昼寝中だった。
助役帽を被った駅員が事務所から線路を渡って我々のいるホームに上がり、植苗方の先端に歩いて行った。手にはタブレット・キャリアと呼ばれる革製ポシェット付きの大きな輪を持っていた。間もなく野太い汽笛が聞こえ、同じホームの反対線路に昭和初期の代表貨物機、Ｄ五〇形ＳＬにけん引された苫小牧貨物駅行きの貨物列車が、ブレーキを軋ませながら到着した。列車には、建築廃材だろうか、木の切れ端を満載した貨車も数両繋がっていた。駅員は、機関士の脇からひょいと顔を出した機関助士にタブレット・キャリアを渡すと、鷹揚に出発信号機を指差して片手を高く挙げた。
汽笛一声。少々の間を置いて、乾いた秋空に灰白色の煙が力強く立ち昇った。ゴチン、ガチャガチャと、金属音を連結器ごとに響かせながら、コンテナ車や荷台にシートを被せた貨車を十数両連ねた貨物列車がゆるゆると動き出した。
その光景に、私は全ての動きを止めてしまった。恐らく頬は緩み、口は半ば開き、傍から見ればかなり恥ずかしい表情をしていたに違いない。
「斉藤さん、出ちゃいますよ。」
はっと振り返ると、美川君が電車のドアから半身を乗り出して手招きしていた。美川君は諸川さんに次いで若い。いけね、と照れ隠しに右手を中途半端に挙げながら向き直って電車の最後部を見遣ると、車掌が呼子笛を咥えながら笑いを噛み殺していた。耳が赤くなるのが自分でも分かった。思わず俯いて電車に飛び乗った。
ピッと短い呼子笛の音に続いて、ドアが大袈裟な排気音と共に重々しく閉まった。ガクンと動き出すと、前近代的なモーターの唸りが車内に響き渡った。アンティーク家具を思わせるワニス塗りの板張り車内と、白熱灯の色と光量を巧みに再現したＬＥＤ室内灯。どれも鉄道好きの心を十分くすぐる情景で、前回と同様にじっくりと雰囲気を楽しんだ。初入場となる若い三人は、車内をキョロキョロ見回すなど落ち着かない様子だった。溜池女史は産業医と言う立場

がそうさせるのか、平静を装っていた。
我々以外の乗客は、それぞれ当たり前の顔をして電車の揺れに身を任せていた。ただ、外界の電車の乗客と違って、彼らのうち何人かは国民服やモンペを着ていた。汚れたシャツにニッカズボンの一団は、明らかに工事関係者だった。
「噂には聞いてましたけど、昔の電車って、まるで映画に出てくる洋館みたいですね。」
美川君がつぶやいた。なるほど、車内一面の飴色の光沢が醸し出す独特の風合いを言い得て妙だった。しかし、私の興味と期待の大半は、これから眼前に広がるであろう市内区域の街並みに向かいつつあった。
電車は緩い勾配を駆け上がり、金杉貨物駅への引込み線を左手に見送った。そして道央道を跨ぐと、進行方向の眼下に南北へ連なる白い目隠しが迫ってきた。市内区域内外の境界に設置された白幕は、実験場完成まで残されると聞いた。問題は、市内区域の中で訪問者の好奇心を妨害し続けた方の遮蔽幕だった。本体着工三年目以降の実験場訪問は、ことごとく行く手の両側を延々と遮る万里の白帯に落胆した。そんなやるせなさが胸に残っているだけに、市内区域との境界の白幕が近付くにつれ、年甲斐もなく胸が高鳴ってきた。
境界線は、道央道の西側約百メートルのラインである。
一秒、二秒、三秒、四秒、五秒。
本線の築堤の下、実験場の内外を隔てる遮蔽幕の薄っぺらな断面が、スローモーションのように後方へ過ぎ去った。
線路際の目隠しは、無い。
「…。」
言葉は出なかった。
美川君も、他の同行者も、左右の眼下に広がる戦前の市街地に釘付けとなっていた。
何と背の低い街だろう。鉄道用地の脇、一定幅の空き地の帯の先から、平屋や二階屋の木造住宅がひしめき合いながら遠くまで続い

て見えた。意外に整然と見えるのは、街全体の色調が白から黒のグラデーションと、木地の色に限られているからだろうか。カラフルではないが、薄暗い訳でもない。杉の下見板と漆喰に彩られた外壁が、明灰色や艶のある黒でめかし込んだ屋根が、秋の陽光を浴びて街中で輝いていた。目立つ高層建築物と言えば風呂屋や工場の煙突と学校ぐらいであり、何かで読んだ「東京の空は、昔はもっと広かった」の一節を、ふと思い出した。目線を木地とトタンと瓦の波から青空に向けると、吸い込まれそうな軽い眩暈を感じた。

夢ではない。CG（コンピューター・グラフィックス）でもない。ひょっとしてタイムスリップでも起こったのか。私は泳ぐ目で、今、ここが本当に「今、ここ」である証左を探した。電車は間もなく速度を落とし、三河島駅に到着した。停止寸前、祈るような気持ちで舐め回していた景色の中に、見覚えのある白い幕がチラリと風に揺れるのを認めた。幕には安島建設や王林組といった、大手ゼネコンの社名がローマ字で大書きしてあった。視力の良さが、現実に還るまでの時間を縮めてくれた。

ほっと胸を撫で下ろしたのとドアが開いたのは同時だった。ニッカズボンの一団がここで降り、撮影隊や実験場関係者と思しき人たちが乗り込んで来た。高架上の三河島駅を発車すると、田端駅に直進する本線と別れ、電車は大きな左カーブを描いて下町の家々を包み込むように日暮里駅へ駆け下りる。ホームの数だけなら実験場第二の規模を誇る日暮里駅に到着すると、ここで何人かの乗客が入れ替わった。

市内区域はこの数ヵ月後、戦災ゾーンのあちこちが一旦焼き払われることになっていた。これは三回に分けて実施される大火災実験とその後の空襲ロケによるもので、この当時、戦災ゾーンのうち、実際に火災を発生させる区画には、オープンセット宜しく張りぼて同然の家が相当数建てられていた。しかし、その周囲は延焼防止のため着工を先送りしており、街並みを仔細に眺めればかなりの範囲に不自然な空き地が広がっていた。また、昭和十八年末以降の建物強制疎開を再現した区画については、一部で取り壊しシーン撮影用

の木造家屋を用意していたが、私が着任した時点ではすっかり取り払われ、家を撤去した痕跡だけが見事に残されていた。

第五章―2　廣小路でプチ歓迎会

日暮里駅を発車して四分後、市内区域を大俯瞰したプチ旅行は上野駅の高架ホームで終った。電車を降りた我々は階段を下り、たまに苫鉄職員とすれ違う程度の人影まばらなコンコースを中央改札口に向けて歩いた。前回訪問時は不忍口が指定出入口とされ、あの忌まわしい白幕で囲まれた狭い通路を足早に通り過ぎただけだったが、今回は存分に広い上野駅構内を拝めた。高架ホーム下のコンコースから地平階に下りる階段からは、一本の列車も無く森閑とした地平ホームと中央改札口が一望に見渡せた。何本かの線路にはホーム上屋の切れ目から秋の陽光が差し込み、規模の割にシンプルな構内を神秘的に照らしていた。

「斉藤さん。自分、気が変になりそうっす。」

美川君が弱々しくつぶやいた。今朝、産技伝本社を出てから飛行機に乗るまでは旅行へ出掛ける学生のようにはしゃいでいたのに、この時はまるで親とはぐれた仔猫だった。彼の実家は、祖父の代に当時の荒川区日暮里町七丁目で商店を経営しており、その店は第六日暮里尋常小学校の近くにあった。実験場建設の準備が進められていた時、彼の家族にも資料提供の依頼があり、設計図やイメージパースを作成する際はＣＧ画面を見ながらエンジニアと綿密なやりとりをしたと言う。彼は、「おじいちゃんの店」と出会えるこの異動を誰よりも楽しみにしていたはずだった。

三河君の様子を見て、溜池女史がつぶやいた。

「この子、大丈夫かしら。面倒なことにならなきゃ良いけど。」

美川君は有能と評判だったが、思い込みがやや強く、若い割に融通が利かなかったり、時として上司と衝突することもあったため、今回の異動を心配する向きもあった。しかし、本人の強い希望と荒川区内の地理を熟知していた点が買われて、今回の異動メンバーに加わったのだった。総務部の人事担当次長に嫌われて東京本社から

飛ばされた、と言う噂話も私の耳に届いていた。
かく言う私は、元々実験場勤務を希望しており、鉄道に明るく、かつ現役の広報課員だったことが選抜理由だった。鉄道に明るい人を強く希望したのは苫鉄の広報部門で、映画撮影が一段落する翌秋以降、イベントを含めた様々な広報戦略で開業以降の収入確保に繋げたいとの意向を産技伝に寄せていた。
我々は、急に元気が無くなり顔色も悪くなった美川君を励ましながら、中央改札口を抜け、正面出入口から表へ出た。
苫鉄の上野駅前に、首都高速一号線の高架橋や歩行者デッキは無かった。本物の上野駅とほとんど違わぬ外観の駅舎を背に、駅前広場正面には軌道線のレールと架線が左右へ延び、左手には駅前食堂を先頭に下谷区部上車坂町の家並みが北東へ続いていた。もちろん高さ六百三十四メートルの電波塔はどこにも見えず、その代わり、九階建ての壁面に文字盤宜しく電飾文字を散りばめた大時計がシンボルの苫鉄ストアビルが、昭和通の向こうで青空に聳え立っていた。
一見賑やかな駅の北東側に比べて、小規模なビルや民家がごちゃごちゃと固まっている南側の省線ガード下周辺は、遠目に見てもがらんどうの建物が多く生活感が全く無かった。それもそのはずで、御徒町〜上野駅間の省線ガード下の周辺は大火災実験の焼失区画に近いため、内装整備や着工そのものを先送りしている建築物が多かった。大通りに面した一部の建物の一階部分で、何の作業をしているのか人の気配がするだけだった。
私はもっとじっくり上野駅前の風景を堪能したかったが、皆と一緒に足早に省線のガードをくぐり、上野の山を模した高台を右手に見上げながら不忍池の方に向かった。担当課長との食事の約束があったし、美川君の様子も気掛かりだった。
樽前山東麓の広葉樹林を一度は無残に切り拓き、実物に合わせて石垣や法面を築造し、それなりの高さに成長した広葉樹や針葉樹を移植した上野恩賜公園一帯は、人口密集地を再現した市内区域にあって、オアシスの役目を果たしていた。一方、不忍池西岸の家並み

の後方では、断続するコンクリート斜面の上部から北海道の樹海の前衛が顔をのぞかせていた。樹海は本来の地形と実験場との境界に沿って圧倒的な迫力で南北に広がり、我々が苦心惨憺して創り上げた人造オアシスを嘲り笑っているようにも見えた。

不忍池の畔に出てから視線を池の北側に転じると、「上野の山」の西側斜面が一旦途切れる当たりに、趣味の悪いラブホテルが建っていた。いつの間にあんなモノが、と一瞬たじろいだが、実はこれが産技伝実験場本部だった。完成予想の立面図は見ていたものの、今まで白幕に覆われた姿しか見ていなかったせいで、その立体像がピンと来なかったのだ。また、悪趣味に思えたのは最初だけで、建物へ一歩近付くごとに、細かい装飾の外壁と中央ドームの意匠が少しずつ明らかになり、その軽快な壮麗さが心地よく迫ってきた。

大正期から昭和前期まで、訪れる庶民に夢を与えたであろう常設博覧会会場のメインパビリオンは、その威容を誇らしげに不忍池へ映していた。

美川君は相変わらず青い顔をしていたが、建物の後方に広がる天然の樹林を見て少し落ち着きを取り戻した様子だった。実験場本部に到着した一行は、それぞれの部署で着任の挨拶を済ませると、美川君と溜池女史を医務室に残して、遅い昼食を摂りに上野駅前や廣小路界隈へ繰り出した。

広報課イベント企画室の昼食会は、経営企画課出身の伊部担当課長、営業一課出身で北海道支社勤務が長かった須田君、それに私の三人で、地下鉄線上野廣小路駅前の百貨店センター七階レストランで、ささやかに催されることになった。その建物の正式名称は「百貨店協会苫北研修センター」だが、「上野厚坂屋」と言う通称の方が有名だ。実験場本部を挙げての歓迎会は、着任者全員が揃う十月十六日以降に苫鉄上野駅前の通称「市営上野食堂」で開催される予定だった。

伊部氏と須田君はスーツではなく、顔合わせの時から国民服姿だ

った。
「歩いて行こうや。」
伊部氏に促されるまま、私と須田君は不忍池の西側の通りへ出た。本部の裏手から不忍池の東側を経て廣小路へ直通する軌道線は既に営業を開始していたが、この日までは本数が少なくあまり当てにできなかった。行く手の向こう側から、上野憲兵分隊の建物がいかめしくこちらを見下ろしていた。
「いけねえ、忘れるところだった。ちょっと待ってて。」
伊部氏は不意に声を上げ、憲兵分隊の建物の中へ消えて行った。門柱には憲兵分隊の表札が掲げてあり、その左下隅に「産技伝苫北指導センター」と書かれた樹脂製の小さな札がぶら下がっていた。伊部氏は二、三分で建物から出てきて、センター内で受け取って来た「着任者」と書かれた腕章を私の前に突き出した。
「これ、着けてね。腕章なしで、そんなハイカラなスーツでウロウロしてると、怖ーい『憲兵さん』に怒られちゃうから。」
伊部氏は道すがら、この春から映画ロケが本格的に始まり、場内滞在者はいつカメラを向けられても良いように、外出時は時代考証に沿った身なりをするよう申し合わせていること等を話した。
この腕章は、外界の服装、頭髪、装身具の姿で場内を歩き回ることが許される免罪符のようなもので、これさえ身に着けていれば、泣く子も黙る指導センター員からのお叱りを受けずに済むのだった。他の免罪符としては「報道」「研修」「見学者」等の腕章があり、着用者には映画撮影を支障しないよう節度ある行動が求められた。「着任者」の腕章は、実験場内へ異動して来た者が所属事業所の制服や国民服等の場内服を支給されるまでの間、外出時に着用するためのものだった。
我々三人は不忍池の西側を、天神下交差点に向けて再び歩き出した。右手に断続するコンクリートの崖の前には木造住宅が並んでいた。時代劇のオープンセットのようでもあり、子供の頃まで東京都区内に残っていた古い家並みのようでもあった。ふと目線を前方、

不忍池の南側に移すと、池の畔の家並み一列分の奥が妙に開けていた。向かって左の下谷区部側は小さなビルと民家が省線のガードの辺りまで続いて混然としていたが、正面の本郷区部側はガランとして明らかに何も無さそうだった。

果たして、本郷区部内はほとんど更地で、厩橋通の天神下交差点は、軌道線の停留所だけが寂しそうに電車を待っていた。本郷区部の工事計画によれば、史実により空襲被害を受けなかったことが明白な建物だけを先行着工し、他は二回目までの大火災実験に備えて「焼け跡」を一部に再現する以外は未着工としていた。

天神下交差点から百貨店センターまでは、御徒町駅のガードに向けて真っ直ぐ進めばよかった。しかし、私は市内区域の南端に興味が沸いて、二人を待たせて厩橋通の南側、建物一区画分の更地の先がストンと切れ落ちている方へ行ってみた。そこはトキサタマップ川の上流で、急傾斜の法面がやや幅広の谷に落ち込んでおり、法面底部の坑口から透明な水がさらさらと流れ出していた。

この川は下流で勇払川に合流し、国指定の鳥獣保護区としても有名なウトナイ湖に注ぎ込む。一方、上流は北西方向からの本流と北方向からの支流が不忍池と地下貯留池の水源となっており、三百メートル余りの暗渠を伝い、この坑口に至っている。

私は二人の所へ戻り、一緒に厩橋通を歩いた。右を向けばトキサタマップ川の谷を挟んで北海道の大自然の片鱗が垣間見え、左を向けばレトロな市街地風景が広がっていた。現実と非現実の狭間の道はあっという間に終り、気がつくと百貨店センターが目の前にどっかり座っていた。

下谷区部上野廣小路町に位置する七階建ての百貨店センターは、高層ビルを持たない実験場にとって、上野駅前に君臨する苫鉄ストアと共に、ランドマークタワー的な存在だった。この建物のモデルとなった上野厚坂屋は、我が国初のエレベーター・ガールを採用し、地階フロアを地下鉄直結とする等、当時としては進取の百貨店の一

つだった。実験場では昭和四年に建造された当時の姿を再現しており、売場管理と店員派遣は厚坂屋と百貨店協会が共同で仕切っていた。店員の大半は研修担当者や売場責任者クラスのベテランで、指導員養成を兼ねて配属されていた。内部には空調とエレベーターが整備されており、商品も場内滞在者向けに豊富に取り揃えられていた。

私たち三人は厩橋通に面した入口から店内に入り、エレベーターに向かった。四基が並んだ鉄格子扉のエレベーターは二基だけが稼働しており、たまたま口を開けていた手前の箱に乗り込んだ。そこにはモンペ姿のエレベーター・ウーマンが、これまたレトロな操作パネルをしっかりガードしていた。

「あら、伊部ちゃん。今日は何。」

エレベーター・ウーマンが伊部氏に声を掛けた。

「明日付けでウチに異動してくる、この人のプチ歓迎会。七階までお願いね。腹減ってるから、超特急で頼むよ。」

伊部氏は妙に馴れ馴れしい口調で返答してから、

「こちらが、今度ウチでイベント企画の実務を担当する斉藤君。宜しくね。そして斉藤君、このお姉様が地引さんと言って、上野厚坂屋のお局様だ。」

と、お互いを紹介した。宜しくと挨拶を交わすと、地引女史は伊部氏に向き直り、

「相変わらず口が悪いわね。もうすぐウチのデパートから若いコがインストラクター研修に来るけど、いじめたりしたら、ぶっ飛ばすからね。」

伊部氏とは同年代だろうか。広い意味でのスタッフ同士とは言え、お客に対してえらい口の聞き方である。もっとも、組織やプロジェクトが新たに立ち上がる時、草創期のメンバーが強い連帯感で結ばれるのはよくある話で、ここ実験場でも、着工後の早い時期に配属された者同士は、出自が異なっても腹を割って自分をさらけ出し合える運命共同体だった。同乗者は無く、須田君は顔を背けて笑いを

こらえていた。
エレベーターは七階に着いた。
「地引ちゃん、またね。」
「いってらっしゃい。」
女史がうやうやしくお辞儀をすると同時にエレベーターの扉が閉まり、箱はすべるように階下へ降りて行った。鉄格子の向うで、箱を吊るワイヤーロープが揺れていた。
七階のフロア北側に陣取ったレストランでは、上野厚坂屋の「大食堂」が昭和十年代に提供していたメニューをほぼ忠実に再現していた。当時の百貨店レストランの外食メニューは、現代に及ばないながらも和洋中のバリエーションに富んでおり、大衆食堂然としたイメージは無い。ちなみに、このレストランの目玉商品の一つに「お子さまランチ」があり、カロリー摂取量を気にする一部の女性職員に人気を博しているそうである。
好きな物を頼んで、と伊部氏に促されてテーブルの「御品書」を手に取った。ところが、御品書には写真が入っておらず、縦書きの旧字体と旧仮名遣いで埋め尽くされていた。少々面食らい、自然と眉間にしわが寄り、御品書を持つ手に力が入った。
「そのメニュー、どうよ。」
伊部氏が悪戯っぽく笑った。
「僕はだいぶ慣れましたけど、斉藤さんには厳しいかも知れませんね。」
須田君も、ニヤニヤしながら私の顔を覗き込んだ。
「はあ。まあ、何とか。」
曖昧に答えながら、結局は無難にサラダ付きのカレーライスを頼んだ。
「その不都合も文化の伝承ゆえ、だな。そうは言っても、せめて今の小学生でも読める翻訳メニューを用意してもらわんとな。」
伊部氏が、遠くを見るようにつぶやいた。
レストランの北側に並んだ窓からは、下谷区部の市街地から上野

の山、不忍池、それに実験場の西側に広がる北海道の樹海が一望できた。ただ、窓際に卓一列分のスペースが不自然に開いていた。料理が来るのを待ちながら、伊部氏に聞いてみた。

「窓際の無駄なスペースは、もしかして『あの実験』に備えてですか。」

「おお、鋭いねえ。一回目の実験では、一応地上で二百五十キロ爆弾相当の火薬を使うらしいからな。まさか、この階まで火が来るとも思えんが、爆風は凄いらしいからな。」

一階は一回目の大火災実験当日までにフロア全体の商品を一時撤収してそれこそ本気で爆風と消火活動に備え、二階から七階までは、北側の窓際に延焼防止用の放水スペースを十分取り、更に一時撤収できない商品のために防水シートまで用意した。窓が無い中二階でも、念のため北側半分の商品は一時撤収させる。一回目が終ると二回目の大火災実験に向けて、今度は西側に放水スペースを空ける。とは、伊部氏が地引女史から聞いた話の又聞きだ。

大火災実験の前後を通じて営業を続ける施設は、何かと苦労が絶えない様子だった。

食事後は完全なオフだった。

私は上野駅経由で新居に向かうため、二人と別れて御徒町駅から省線のガード下を歩いた。上野廣小路駅からの地下鉄は、まだ軌道線同様に本数が少なく当てにならなかった。実験場の専用鉄軌道として運行していた苦鉄各線は、入場者は映画撮影のエキストラも含めて所属事業所のツケで乗車することもできた。しかし、丁度良い時間に列車が来なければ歩くしか無い。

省線のガードの両側は一応市街地の体を成していたが、ひと気が無く薄っぺらな印象の建物もあった。頭上を四両編成の省線電車が轟音と共に走り去った。

上野駅では手小荷物取扱所に寄って、既にここまで到着しているはずの自分の引越し荷物の配達予約を入れた。駅に常駐している天

戸運輸の職員に荷物の送り状を見せると、しばらく奥に引っ込んでから伝票を持って現れ、今からだと本日十七時以降の配達となりますがどうしますかと問われた。今日の最終配達は十八時とのことだったので、引越し先の社宅へは十八時に配達してもらうよう頼んだ。

手小荷物取扱所を離れると、東京から帯同した重たいボストンバッグを引きずって高架ホームに向かった。それは、この日の岩代高田駅でのロケとＳＬ旅客列車を見物するためだった。実は、食事会の時に伊部氏から九月と十月の映画ロケの日程表をもらっており、上野駅十五時十分発の東根岸行き常磐線電車に乗れば、この日のロケに立ち会えることが判明していた。

この日、つまり九月三十日の日程表には、息子の疎開先に向かう母親役が乗車する植苗駅十六時発の列車だけではなく、疎開学童の子役たちと他のエキストラが移動する列車の運転時刻も詳細に記されていた。本当は社宅に一旦立ち寄って荷物を置いて身軽になってから出直したかったのだが、時計を見ると午後三時を回っていた。もう便所に寄る時間ぐらいしか残っていなかった。

高架ホームへ上がると二両編成の電車が発車を待っており、四十人位の子役たちが既に乗車していた。二学期中も場内に留まっているこの子役たちは、映画のクランクアップ以降も実験場に長期間滞在する大事なお客様だった。一団の約半数は和装に草履又は下駄履きで、残りは洋装にくたびれたズック靴を履いていた。男の子は例外なく坊主頭、女の子はおかっぱ頭か三つ編みのお下げ姿だった。主役級の子役や教師役はロケ現場へ先行しているはずだった。

十五時十分、電車は定刻に発車し、往路の逆ルートを辿り始めた。車内では、昔話の絵本や戦前の写真集から飛び出して来たような子供たちが、遠足宜しくはしゃぎ回っていた。往路のような浮遊感は無いものの、これはこれで現実離れした眺めだった。

電車の終点の東根岸駅では、期待していたＳＬ列車ではなく二両編成のディーゼルカーが待機していた。戦前生まれの無骨なスタイルのディーゼルカーは、クラッチとシフトレバーでギアチェンジす

るタイプで、二両とも運転士と車掌が乗っていた。電車の乗客をそっくり引き継いだディーゼルカーは、岩代高田駅までの三キロメートル足らずを、重々しいエンジン音で五分間かけて走った。

第五章―3　疎開先の異分子

駅に着くと、子役たちは慣れた手つきでディーゼルカーの手動ドアを開けた。そして我先にと降りて改札口を駆け抜け、駅前広場で待ち構えていた撮影スタッフに引率され、集落の奥へ消えていった。改札口の前では、駅員三人と現地の国民学校教員役、それにこの駅からＳＬ列車に乗車するエキストラの代表者が、鳥飼監督と入念に打ち合わせをしていた。監督は、いつか産技伝の広報誌で見た写真と同じ黒縁眼鏡を掛けていた。

お目当てのＳＬ列車が来るまで三十分待つばかりとなって、大事な確認を忘れていたことに気付いた。母親役の降車シーンを撮影するこの駅から、部外者の私がその列車に乗れるかどうかである。列車の乗客役のエキストラは、この駅から乗車する者を含めて東根岸駅で全員下車し、翌日以降の打ち合わせをしてから解散する予定だった。また、撮影スケジュール表を仔細に見ると、ここ岩代高田駅では到着直前から発車後まで三台のカメラが長回しでその列車を追っており、この駅で部外者が乗り込む余地は無かった。

ロケ列車に乗れないと、引越し荷物が配達される十八時までに新居へ辿り着かないかも知れない。仮に配達時に不在でも翌日に再配達してもらえば良いのだが、産技伝の職員として、自分の不手際で業者に迷惑をかけるのは避けたかった。その年の九月以降、場内の宅配業者は体験実習を兼ねて引越し荷物を大八車で運んでいた。配達を空振りさせるのはさすがに気が引けた。

ロケ列車への乗り込みが可能か否かを近くの映画スタッフに尋ね、鳥飼氏を呼んでもらった。鳥飼氏は駅舎内での打ち合わせを終え、カメラマン二人と一緒にロケ列車が到着する下りホームへの構内踏切を渡ろうとしていた。下りホームには小さな待合室を挟んで二台のカメラが据え付けられており、一台は待合室の屋根越しにホーム中央から前方を、もう一台は地面すれすれの高さで待合室の基礎越

しにホーム中央から後方を映していた。二台のカメラの高さが大きく違うのはお互いが映り込まないための工夫で、待合室の屋根の死角を上手に利用していた。

スタッフに呼び止められ駅舎に戻って来た鳥飼氏は、私の頭のてっぺんから爪先までを舐め回すように見てから、一旦は駅前広場の小型トラックの小道具係を大声で呼び、「国民服を…」と言いかけた。しかし、何かに気付いたようにこちらを振り返り、私の脇のキャスター付きボストンバッグを認めると、顔をしかめて

「そのバッグ、NG。」

とだけ言って、小道具係に向かって「いらない」の手振りをすると、足早に下りホームへ歩き去ってしまった。

この駅でのシーンは、昭和十九年秋、集団疎開先の我が子へ会いに東京から来た母親が、列車から降り立ち改札口を出るまでだった。撮影は列車の到着から発車まで切れ目無く続くため、新品のボストンバッグを抱えた現代人の私が映り込んでしまっては、撮影が台無しとなる訳だった。鳥飼氏が発した「NG」の言葉に「あなたの乗車は認めません」の意味も含まれることは、態度と口調から明白だった。

実験場は帝報グループからも多大な経済的支援を受けており、特にこの時期、ロケ現場における映画監督の指示は絶対だった。鳥飼氏が撮影に支障有りと判断すれば、その間は建設工事さえもストップした。撮影が遅れれば工期が延びる。これは実験場内の常識だった。産技伝職員のうっかりミスが原因で撮り直しとなったら切腹ものだった。これでは乗車できない。

せめて、ロケ列車の次の列車は直ぐ来ないものか。今度は事務室から出てきた駅員に尋ねてみた。駅員の胸には「助役　若松」と書かれた名札が縫い付けてあった。これまでの経緯を話すと、若松氏は、この後は十七時四十八分発まで下り列車は無いと言う。この駅から社宅まで歩けない距離ではないが、重いボストンバッグを引きずって二時間で歩き通せる自信は無かった。万事休した。

叱責覚悟で実験場本部に連絡し、産技伝の送迎車をこの駅まで回して貰うか、今宵の配達をキャンセルするしかない。実験場内では個人の携帯電話は使えない前提となっており、若松氏に頼んで駅の電話を借りた。後から考えると、当時の岩代高田駅周辺にはまだ携帯電話の電波が届いていたのだが、この時はそこまで考えが至らないほど気が動転していた。電話の向こうで事の顛末を聞いた伊部氏は笑って答えた。

「斉藤ちゃん、マニアにしては頭が固いなあ。要するに、ホームから乗らなきゃいいんだろ。ロケ用の客車はドアが手で開くんだから、映らない側から乗ればいいでしょうが。」

あっ、その手があったか。鉄道が好きな訳でも無いのに、この機転。ああ、管理職はかく有るべしと、深く感じ入った。

伊部氏は続けた。

「ま、そこに思い至らないってことは、かなりテンパッてる証拠だから、苫鉄と指導センターには俺からよくお願いしておくよ。駅長さんか、責任者に代わってくれる。」

全くもって、自分が情けなかった。若松氏に受話器を渡した。若松氏は伊部氏としばらく話してから電話を切り、再びどこかに電話した後、今、鳥飼さんと相談してきますと、私に笑顔で声をかけてくれた。そして、カメラマン二人と一緒に改札口へ戻ってきた鳥飼氏とひとしきり喋ってから、こちらに向かって両手で頭上に大きな丸を作った。私はほっとして、思わず頬が緩んだ。

若松氏が私に歩み寄ろうとした時、事務室内で電話が鳴った。若松氏は慌てて事務室に入ると、ホーム側にせり出したスペースに鎮座している大きな赤い機械箱の方へ小走りで向かった。箱は二台並んでおり、それぞれの箱の前にはダイヤルの無い黒電話が置かれていた。若松氏は左側の箱の前の受話器を取った。

「はい、岩代高田の助役、若松です。」

赤い箱は、「タブレット閉そく機」と呼ばれる昔ながらの信号保安設備で、昭和五十年代までは我が国のローカル線や一部の亜幹線

でも当たり前に使われていた。
「はい、第九二二五列車、植苗から高田の閉そく、了解。」
若松氏は電話を切ると、左側の赤い箱を何やら操作して、ボン、ボン、と低いベルの音を数回鳴らした。作業が一段落すると事務室を出て、鳥飼氏に予定通り撮影できそうですと伝えた後、私を手招きした。
「斉藤さん、私は列車到着の五分前になると、必要な台詞以外喋れなくなります。あの係員に段取りを伝えておきますから、必ず指示に従って下さいね。」
若松氏は、宮下くーん、と事務所の奥で夕食の下準備を始めていた若い駅員を呼び、私の待機場所と乗車のタイミングをきちんと指示することと、この件については総合指令所の許可を受けていることの二点について細かく説明した。

待合室の壁掛け時計が四時を指すと、若松氏は事務室に入っていった。改札口を吹き抜ける風が少々の肌寒さを運んで来た。間もなく左側の黒電話がジリジリと鳴った。若松氏が受話器を上げた。
「はい、第九二二五列車、植苗を定時現発、了解。」
若松氏は受話器を置くと、出札口脇の窓を開け、改札前に集まっているスタッフや出演者に大声で呼びかけた。
「列車は定刻に植苗駅を発車しました。この駅の到着予定時刻は、十六時八分です。」
続いて、鳥飼氏が声を上げた。
「じゃあみんな、配置について。それからエキストラの皆さん、たった今から、私か列車内の助監督が『カット』と言うまで、私語を慎んで下さい。」
待合室内に緊張が走った。宮下君が無言で手招きし、私を改札口から上りホーム植苗方のレンガ積みの倉庫脇に案内してくれた。その場所からは、下り列車用の場内信号機の背面が遠くに見えた。高度を下げた太陽が、ＪＲ線上から姿を消して久しい腕木式信号機の

後ろ姿を、黄色く照らしていた。
間もなく場内信号機の上部で水平に伸びていた腕木の先端が斜めに下がり、カチャンと言う軽い金属音がかすかに聞こえて来た。宮下君は、その場所が待合室から後方を映すカメラからも、改札口付近を映すカメラからも死角になっていることを確認してから、乗車までの段取りを小声で教えてくれた。
前から六両目の客車の、後ろ側のドアが予め開けてあること。列車が停止したら、線路を横切ってそのドアから乗車すること。乗車したら、直ちに匍匐（ほふく）前進でデッキから車内へ入ること。その際、開いているドアを閉めないこと。駅を離れるまで頭を決して上げないこと―。
宮下君は、良いですね、と心配そうに小声で繰り返した。私はふと思いついて、列車の行き先を尋ねた。宮下君は上野行きだと言う。東根岸駅以降の乗車継続の可否を問うと、助監督の「カット」以降は何の制限も無いはずだと言う。これはラッキーだった。
程なく汽笛が遠くに聞こえ、少しだけ秋色に変わり始めた広葉樹の間から、ＳＬが十両の客車を連ねて姿を現した。産技伝に就職してから四年。憧れのＳＬけん引客車列車をようやくこの目で見ることができた。が、この状況では感動よりも緊張が先に立つ。僅か一分の停車時間内に全てを終らせなければならない。線路二本を隔てた下りホームには、数名のエキストラと荷車を引いた別の駅員が列車の到着を待っていた。待合室両脇のカメラは既に回り始めているはずだった。
ＳＬ列車は、真っ黒な煙を吐き出しながらゆっくりと駅に進入して来た。目の前を、まずＤ五〇形ＳＬが炭水車を従えて通り過ぎた。ＳＬの助士席窓の奥から、私より十歳以上は若そうな機関助士が、好奇心に満ちた笑みを浮かべながらこっちを見ていた。続いてエキストラでほぼ満席の客車が減速しながら一両、二両と流れて行った。客車の線路側のドアはことごとく閉じていたが、約束通り一箇所だけ、六両目の客車の後ろ寄りのドアだけが開いていた。そのドアは、

私が立っていた位置の正面より十メートルばかり行き過ぎて停車した。六両の三等客車の後ろには、荷物車三両と郵便車一両がぶら下がっていた。

宮下君に促され、私は倉庫脇から線路に飛び降りた。下りホームの待合室の足元からこちら側を映しているはずのカメラは、客車の陰になって全く見えなかった。線路に降りてからボストンバッグを渡してもらうと、ずっしりと肩に食い込んだ。この重さは誤算だったが、タイムリミットは泣いても笑っても一分。バッグを担いだまま歯を食いしばって線路を斜めに横断した。

開いているドアの下に辿り着くと、まずバッグを客車のデッキに放り込み、続いて手すりを握りしめドア下のステップに足を掛けてよじ登った。デッキのホーム側のドアは閉めてあり、客室への仕切り扉は開けてあった。ここまではお膳立て通りで、低い姿勢のままバッグを押して客室内へ転がり込んだ。間もなく前方から汽笛が聞こえ、列車はガクンと動き出した。撮影はまだ続いていたので、スーツの膝が汚れるのも構わず低い姿勢でじっと辛抱した。

列車が駅を離れ、スピードが乗ると、列車に添乗していた助監督から車内放送を通じてようやく「カット」の声が掛かった。やれやれと起き上がり、膝の汚れを叩きながら周囲を見回すと、席を埋めたエキストラの熱い視線に気が付いた。思わず「失礼しました」と顔を伏せ、さっきデッキへ投げ込んだ時に角が少し凹んでしまったボストンバッグを引いて、隣の車両へ退散した。

とても恥ずかしい思いをした。

東根岸駅でエキストラがごっそり降りた。ガランとなった車内には、私も含めて乗り続ける者がちらほら残っていた。それなりの服装や手荷物で撮影に協力した場内職員も何人かいたようだった。現代人の姿で乗車しているのは私だけだった。「憲兵」の腕章を巻いた指導センター員も乗っていたが、私が着任者腕章をしていたせいか、声をかけて来ることは無かった。

列車は三河島駅から本線を直進して臨空南駅に向かい、そこで航空便の宅配小荷物や郵便物の積み込みを済ませると、進行方向を変えて東北線に乗り入れた。上野駅の地平ホームには定刻の十六時五十分に到着し、列車から降りた僅かな数の乗客たちは、中央改札口を抜けるとそれぞれの目的地を目指して散って行った。

私は浅草口から表へ出て、市営上野食堂の店頭で単身者向けの夕食セットを買い求めてから、駒形橋通の左側の歩道を東に向かって歩いた。引越し先の社宅は地下鉄線稲荷町駅の近くで、上野駅からの直線距離は約五百メートルだった。広い駒形橋通の両側は、上野駅を少し離れてから稲荷町交差点にかけての大半が非戦災ゾーンだった。省線のガード下周辺の空虚な建造物群と違って、中身がぎっしり詰まった生活感満載の家並みを見るのは予想に違わず楽しいものだった。

この当時は映画撮影の都合上、一時的に人もモノも華美な装飾を制限されていたが、生で見る戦前の街並みは、電車の中から見る以上に美しかった。表通りに面した銅葺きの看板建築には、まだ緑青が噴いていなかった。行く手の左側のとんがり屋根の建物に、「淺間歯科醫院」の文字が大きく掲げてあった。この歯医者には、翌日から諸川さんが住み込んで勤務することになっていた。

「一年間はパーマ禁止ですって。失礼しちゃうわ。」

羽田空港で顔を合わせた時の諸川さんのふくれっ面を思い出して、笑いがこみ上げてきた。自動車が全く行き交わない駒形橋通を、路面電車が上野駅方向に走って行った。

下谷神社付近で、北へ向かう路地に入った。その路地は既に日影となっていて薄暗かった。路地の東側の出し桁構造の家の壁が、西側の建物のシルエットに飲み込まれつつあった。沈むまで二十分程となった太陽光が、くすんだ木造家屋の妻にへばりつくトタンの波板の頭頂部を、深い青空に妖しく浮かび上がらせた。

一つ目の十字路を右折すると、戦時下を大きく意識させる造作が目に飛び込み、私を暗い時代にいざなった。まず目立ったのが「ぜ

いたくは敵だ」や「パーマネントはやめませう」等の標語が書かれた看板で、路地の両側の塀や壁に掲げられていた。それにも増して私を暗い気分にさせたのは、窓ガラスへ放射状に貼り付けられた紙テープだった。

ここに来るまでユニオンジャックや井桁を連想させる紙テープの存在には気付かなかった。と言うより、私の行動範囲の建物のガラスには貼られていなかった。この紙テープは昭和十八年以降の設定で映画ロケをする時に必要となる小道具で、市内区域で大通りに面していない一部の区画に、この年の八月下旬から貼られたものだった。一度貼ると剥がした跡を消すのに手間が掛かるため、これらの区画では大火災実験終了まで貼りっぱなしにしていた。

「戦時中」の路地の行く手左側に、引越し先が見えてきた。社宅は、昭和四年完成の同潤会上野下アパートの外観を忠実に再現していた。二棟の鉄筋コンクリート四階建てがTの字形に並んでおり、路地側には三つ門が十数メートルおきに並んでいた。胸の内ポケットから紙片を取り出して入居する部屋の番号を確かめ、一番西側の門から敷地に入った。

門の正面の玄関上部に自分の名前を発見すると、私は建物へ入らずにもう一度門を出た。私には、今日中に見ておきたい景色がまだあった。市内区域の東縁である。そこには道央道に沿って白幕が延々と連なっているはずで、私はその内側から実験場内外の境界を実感したかった。ここまで引きずって来た重いボストンバックは部屋に置いて行きたかった。しかし、一旦落ち着いてしまうと疲れが溢れ出て外へ出るのが面倒臭くなりそうだったので、もう少しだけ我慢することにした。

社宅の東側の棟は清洲橋通に面していた。のっぺりした広い道路の東側では、浅草区部北清島町の家々が、下谷区部北稲荷町の建物の影に既に沈んでいた。いくつかの窓には灯りが見えた。清洲橋通を横切り、狭い路地を一区画分通り抜けると視界が急に開けた。そこは約三十メートル幅の更地となっており、更地の先には五メート

ル程の高さの白幕が、道央道の線形に添った緩いカーブを描いて南北に連なっていた。白幕の向うからは、高速道路を往き来する車のエンジン音がさざ波のように聞こえて来た。

この日の終点だった。力が抜け、体全体の疲労と足の痛みを意識し始めた。

私は一回深呼吸をしてから、回れ右をして戦時中の街並みに再び戻った。太陽は樽前山の遥か西へ落ち、藍色味を増した天空の西端には朱色がしばらく残っていた。薄暗くなった清洲橋通には、場内在住の主婦か独身寮の賄いさんか、女性がちらほら夕食の買出しに出歩いていた。女性は例外なくモンペ姿だった。

実験場内では、指定された時代設定に応じた容姿で外出するようにと帝報企画から要請されており、産技伝側も突発的な映画ロケに対応できるよう配慮していた。戦時中の設定で撮影が行われていたこの時期、男子には国民服、女子にはモンペと割烹着が統制部から貸与され、着用が義務付けられていた。

すっかり暗くなってから、私の部屋へ引越し荷物と一緒に統制部被服課から国民服や雑嚢等の戦時下グッズ一式が届けられた。また、社宅の郵便受けに入っていた入居者の手引きの中には、窓ガラスの紙テープは別途指示あるまで剥がさないように、と記された統制部業務課編集のリーフレットも混じっていた。

第五章―4　ＳＬ添乗

翌朝、貸与された国民服でイベント企画室に出勤すると、伊部担当課長から挨拶回りの日程を渡された。初日に当たる十月一日は、午前中は苫鉄本社と臨空工業団地内の主要箇所、午後は鉄道やバスの現業機関回りとなっていた。よく見ると、上野から臨空南駅まで、ＳＬの運転台へ添乗する旨が書いてある。一瞬、心がざめいたが、以前、調査室の笠井君に「飛ばし読み」の悪い癖を指摘されたことを思い出し、一回深呼吸をしてから再度読み直した。

「何、斉藤ちゃん。読めない字でもあるの。」

伊部氏が怪訝そうに覗き込んだ。

「いえ、この『上野駅から臨空南駅までは運転台に添乗』って、走行中のＳＬの運転台ってことですか。」

「ああ、そうだけど。走ってないＳＬに乗ったって、臨空南に行けないでしょ。」

「と言うことは、マニアの私としては、掛け値なしに喜んでも良いってことでしょうか。」

「嬉しかったら、大いに喜べば良いんじゃない。俺は止めないから。その代わり、乗る以上は、素人が乗った場合の問題点を洗い出しながら乗んなきゃダメよ。これもイベント企画室の仕事の一つだからね。」

さすがは管理職。鉄道オタクに最適な役目を与えるだけでなく、きちんと釘を刺しておくことも忘れない。

辞令交付式が終わるとすぐ、伊部氏と二人で、上野の山を見上げる軌道線の上野東照宮停留所から、緑とクリームのツートンカラーの「東京市電」に乗った。いや、その日の時代設定では「東京都電」と言うべきだったか。今日も快晴だった。車掌は、モンペ風の制服の若い女性だった。

「麻美ちゃん、お早う。今日は車掌さんごっこやってんの。」

伊部氏が馴れ馴れしく声を掛けた。一体どこまで顔が広いのか。半ば呆れながら、麻美ちゃんと呼ばれた車掌と伊部氏を見比べた。

「あら、お早うございます。伊部さんが悪さしないように見張ってるんですよ。昨日、地引さんにつまんない事言ったでしょ。」

「何、地引のお姉さま、もう吹きまくってんの。まあいいや。こちらが今度ウチに配属になった斉藤君。映画撮影が終れば御厄介になると思うから、宜しくね。」

私は少し驚いた。何で苫鉄の車掌に産技伝のイベント企画室員が仕事上で世話になるのか、見当が付かない。そんな私にお構いなく、伊部氏は私に向き直って相互の紹介を続けた。

「このお嬢様は北田麻美さん。車掌の姿をしてるけど、実は苫鉄の広報課員なんだ。今は戦時中の男不足を再現するために、車掌を演じてるって訳さ。そのうち苫鉄本社でお目に掛かることが多くなると思うよ。」

なるほど、それなら合点が行く。北田さんは、「『お嬢様』は余計です」と伊部氏を小突いてから、

「苫鉄本社広報課の北田です。これから色々お世話になります。宜しくお願いします。」

と、深々とお辞儀をした。

「こちらこそ宜しくお願いします。それにしても、元々事務方だったでしょうに、現場勤務では大変ですね。」

私は返礼しながら、彼女の労をねぎらった。

「これも仕事ですから。それに、時々こうやって外に出るのも気分転換になりますし。」

北田さんは屈託の無い笑顔で答えた。年齢はさすがに聞けなかったが、三つ編みのお下げと控えめな化粧が、彼女を二十歳前後に見せていた。電車は不忍池の畔を南下し、直ぐに次の上野公園停留所に着いた。

「斉藤ちゃん、乗り換えるぞ。」

伊部氏に促され、慌てて電車を降りた。ここで「二十五」の系統

板を掲げた稲荷町方面行きの電車に乗り換え、上野駅停留所から岩蔵鉄道学校内の苫鉄本社まで歩いた。乗り換えの手間を考えたら、実験場本部から歩き通しても所要時間は大して変わらなかった。

苫鉄の総務部で型どおりの挨拶を済ませ、運輸部に寄って運転課長の奥野氏から「添乗特認証」と筆字体で刺繍された腕章をもらうと、何だかドキドキしてきた。上野駅の地平ホームまで同行してくれた奥野氏の話をほとんど上の空で聞き流して、東北線ホームの上屋の端に着くと、伊部氏がいないことに気がついた。

「あれ、伊部課長は。」

「三等車に乗るそうです。『後は宜しく。』って仰(おっしゃ)ったの、気が付かなかったんですか。」

奥野氏は含み笑いでホームの中ほどを指差した。

「斉藤さん、本当に『好き』なんですね。世間の非日常がここでは日常ですから、最初から飛ばし過ぎると疲れちゃいますよ。」

列車監視のために駅事務室から一緒だった運転助役も、笑いでゆがんだ口元を手旗で隠していた。何となく気恥ずかしい思いが、列車の入線時刻までを長く感じさせた。やがて列車の到着を告げる構内放送が流れ、郵便車を先頭に、臨空南行き列車が鶯谷方面から入ってきた。

車両基地から七両の客車を押して来たC五一形SLの運転台が、運転助役の脇にぴったり停まった。奥野氏が運転台に歩み寄り、年配の機関士と若い機関助士に声を掛けた。

「永岡さん、湯浅君。点呼で聞いたと思うけど、臨空までこの方を乗せてって下さいね。どうやら『そっち方面』の人みたいだから、何も説明しなくても、勝手に楽しんでくれるでしょう。」

永岡と呼ばれた機関士は、若い機関助士をあごで指しながら笑顔で尋ねた。

「『そっち方面』って、こいつと同種ですか。」

「多分、かなり近いものがあるでしょう。あ、それで、この方が産技伝イベント企画室の斉藤さんです。それから、ハザ（三等座席

車を指す略号）にはイベント企画の担当課長さんが乗ってますから、承知して置いて下さい。
で、斉藤さん。こちらが蒸気機関士の永岡さんで、そちらの斉藤さんと同じような目をしている若者が、機関助士の湯浅君です。二人ともＪＲ北日本からの出向者です。」
お互いの紹介を手短に済ませると、奥野氏は本社へ戻って行った。それにしても、「そっち方面」とか、「同じような目」とか、どうやら、業界人的には「鉄道好き」と「オタク」は同義語らしい。奥野氏が見えなくなると、湯浅君が話しかけてきた。湯浅君とは初対面のはずだったが、なぜか見覚えがあった。
「斉藤さん、昨日、高田で線路からロケ列車に乗ったでしょう。放り込んだカバン、傷付きませんでしたか。」
その言葉で納得した。岩代高田駅から無理矢理乗せてもらった列車の、ＳＬの助士席窓の奥に見えた悪戯っぽい笑顔の主は、湯浅君その人だったのだ。
「角が少し凹みましたけど、その程度で済みました。それにしても、苫鉄さんには面倒を掛けてしまって、大変失礼しました。」
今度は永岡氏が口を開いた。私より五つ六つ年上だろうか。
「なあに、鳥飼監督のわがまま三昧に比べれば大した事無いですよ。ところで斉藤さん、走ってる客車のデッキから身を乗り出したことはありますか。」
「高校生の頃は時々やんちゃしました。函館からの夜行列車で、ドアを開けて朝の張碓の潮風を浴びた時は、痛快でしたね。」
「ははは、やりますねえ。じゃあ、走行中に前が見たかったら、遠慮なく私や湯浅君の後ろの出入台から身を乗り出して下さい。ただ、湯浅君が石炭をくべてる時は、動きを妨げないで下さいね。」
永岡氏は地声が大きいらしく、笑い方が豪快だった。湯浅君は手持ちのスコップで、石炭を火室の中へ丁寧にくべ始めた。その手許を見つめながら、ＳＬ機関士養成の道のりに思いを馳せた。私が熱心に見つめ続けるものだから、湯浅君が照れくさそうに言った。

「本当に好きなんですね。」
奥野氏の台詞と全く同じだった。私は思わず吹き出した。
「ええ、大好きなんです。ところで、今、機関助士をやってらっしゃるってことは、いずれは機関士になるんですか。」
「そこなんですよね。」
湯浅君はスコップを断続的に動かしながら、少し困った顔で答えた。永岡氏が言葉を継いだ。
「こいつは、現業長推薦をもらって助士の試験を受けたんですが、本来は電車や気動車の運転士なんですよ。ですから、出向期間が終れば、蒸気機関助士の資格はそのままでＪＲに帰任することになります。蒸気機関士の登用試験も有るには有るんですが、基本的に苫鉄のプロパーが優先で、我々ＪＲ社員は、年齢順に必要最低限しか受験させないんです。」
永岡氏は、気の毒そうに湯浅君を見た。湯浅君は少し手を休めて、寂しそうに笑いながら言った。
「この間、機関区の助役にどうしたら受けさせてくれるか聞いてみたら、『苫鉄への転籍が条件だ』って言われちゃいました。ＪＲに入った時は親も大喜びしてたし、悩んじゃいますよね。」
発車時刻までの二十分近く、私は苫鉄現業職員の、それもＳＬ乗務員の生の声に触れることができた。
機関士泣かせの難所が、意外にも植苗駅を出てから千歳線をオーバークロスするまでの数百メートルの区間であること。苫鉄の車両はどれも強烈な癖があって運転操作に勘と経験が要求されるが、それに比べたらＪＲのハイテク車両はオモチャ同然であること。無人駅をワンマン列車で結ぶ今風のローカル線と違い、駅停車中はもちろん、運転中も周囲の職員への配慮が大切であること―。
これらの体験談を、私と同じ鉄道大好きの湯浅君は、目を輝かせながら丁寧に聞かせてくれた。しかし、出発時刻が迫ると運転台に独特の緊張感がみなぎり、それまで和やかだった二人が真顔になった。部外者の私と談笑する雰囲気では無くなった。永岡氏はホーム

上の運転助役を呼び寄せ、おおよその乗客数を聞き出すと、
「現車は七、換算は…、二十二ちょいってとこか。」
とつぶやいてから、湯浅君にこう告げた。
「よし、今日は軽そうだから、ここと美沢、全開しないで引き出してみるぞ。ここはともかく、美沢では上げ過ぎて安全弁吹かすなよ。査定時分で登れなくなるから。」
「はいっ。気をつけます。」
間髪入れずに湯浅君が返答する。専門家じゃない私にはよく分からないが、何かを試そうとしていることだけは理解できた。
上野から臨空南駅までの決して長く無い道中、私は正に火事場のようなＳＬの運転台を肌で感じることができた。永岡氏は両手で複数の加速レバーやブレーキハンドルを操作した。しかも、前方を見続けながら、時計を気にしながらである。湯浅君の方は、燃え盛る火室にスコップでタイミングよく石炭を放り込むと同時に、永岡氏の指示を受け、目の前に並んだバルブの栓を小まめに開け閉めした。私は運転台からの景色を堪能するどころではなく、作業の邪魔にならないよう永岡氏の後ろで小さくなって、二人の熱い連係プレイを只々見つめるばかりだった。この時の体験でハッキリ分かったのは、普段のＳＬ列車の運転台に部外者が立ち入る余地は全く無い、と言うことだった。
数日後、一連の挨拶回りが終わって伊部担当課長経由で提出した産技伝本社広報課宛の所感リポートには、「動かしているＳＬの運転台への体験乗車は、車両基地内の短距離移動に限定すべきである。」との意見を書き添えておいた。

その後の話をする前に、私と一緒に着任した人事課の美川君について触れておこう。
彼は着任から半年後、溜池女史が懸念した通り「面倒なこと」を起こして実験場から去ってしまった。なお、ご安心頂くために結末からお伝えしておく。彼は今でも産技伝の人事スタッフとして第一

線で働いている。そして、職員の中に実験場へ異動後、或いは実験場から元の職場へ帰任した後に心の病を発症する者が現れると、精神的なケアと所属長へのアドバイス、それに適所への配置転換の検討を行うため、産技伝専属の臨床心理士である彼の奥さんと共に全国を飛び回っている。

余談だが、彼の奥さんは溜池女史の後輩で、彼が精神的なリハビリをしていた時、通院先でカウンセラーをしていた。聞くと、彼の心の病が完治してしばらく後、彼の方からプロポーズしたと言うではないか。カウンセラーを口説き落としたのだから天晴れである。

さて、私と時を同じくして実験場に着任した美川君の仕事は、大火災実験前後の産技伝職員の住居及び宿泊滞在場所の再配分だった。

大火災実験は当初、その年の初冬から翌春にかけて積雪状態を勘案して実施する予定だった。実験に当たっては、焼失予定家屋の二十四時間モニタリング担当者、焼失予定営業施設の管理者、防犯防火要員等の居所を、実験当日までに場内の立入禁止エリア外か、場外近隣のアパート、借家等に振り分ける必要があった。また、焼失区画から離れた非戦災ゾーンの滞在者についても、大火災実験中は市内区域のどこかが必ず立入禁止エリアに入ってしまうことから、一時的な避難場所を確保しなければならなかった。

美川君には非戦災ゾーン内に寮が確保されていたが、彼の実験場に対する思い入れの強さから、上層部が当惑する希望を申し入れて来た。彼の実家を再現した荒川区部日暮里町七丁目の商店に、大火災実験の直前まで住まわせて欲しいと言うものだった。

その商店は、彼の家族が具体的な証言や記録を提供したおかげで、両隣に並んだ民家と共に微に入り細に亘り再現され、映画撮影上の重要な大道具となっていた。なお、大火災実験で一度は全焼しても、第二期工事が始まれば酷寒地仕様で再建することが焼失区画の他の家屋と共に約束されていた。しかし、その商店は「ガチダミー」と呼ばれる再現建築物で、外観だけでなく、内装も軸組みも大正期の工法で建築されていたため、防災上の理由から宿泊施設としての利

用と屋内での火気使用が禁止されていた。この問題では、焼失区画へ一般職員を常駐させることに難色を示す統制部への説得に時間と労力が取られた。最後は、「これから冬に向かうので、断熱材の入っていない木造家屋からは早々に退散するだろう。」との希望的観測から、日中に限って自由に出入りしても良いとの建前で滞在を黙認することにした。

ところで、彼は着任早々一時的な心神耗弱状態に陥って溜池女史からマークされていたにも関わらず、人事課員の誰もがこの件を彼女に報告しなかった。場内秩序保持を盾に何かと高圧的な態度を取る統制部から特認を勝ち取り、人事課を含め総務部分室全体が浮かれていたせいもあった。更に、「祖父母の築き上げた実家が目の前にあるんだもの。『おじいちゃんの店』を自ら管理したくなるのは当然。」と言う周囲の暖かい配慮も逆に仇となった。

しばらく経って私からこの話を聞いた彼女は、一度は本人に、「あなたは、思い入れが強すぎてのめりこむタイプだから、その家に居続けると、いざ燃やされるって時に、『おじいちゃんの店』が無くなることを受け入れられなくて、精神的に大きなダメージを受ける危険があるわよ。」

と忠告した。しかし、意外に明るく受け答えをする美川君の姿と、実家はまた元通りの外観で再建されると言う前提条件が、産業医としての彼女の判断力を鈍らせてしまった。そうして、美川君が抱えた爆弾に誰も気付かぬまま、季節は移って行った。

第六章―1　寒い季節へ

私が着任した本体着工四年目の十月以降、実験場では、人、モノの動きが活発になった。間もなく実施される大火災実験に備えて、住宅、建材、防災設備の各メーカーと、国公立の建築、防災関係機関の職員が続々と転入して来た。大量の転入者に対応するため、苫鉄では十月一日に場内各線区で列車を増発していた。

商店、金融機関、郵便局、旅館、映画館、医療機関、町工場等の様々な施設では、それぞれ同業種の協力法人が実験・研修及び営業施設としての利活用を徐々に開始した。入居者が無く運営主体が定まらない施設は、状況を見て常駐の管理者を追加募集した。

宗教施設は当分の間、産技伝の管理下に置く方針だったが、場内の定住率向上のためには、居住者の冠婚葬祭にも一定の配慮が必要であるとの観点から、我が国の代表的な宗教法人に対し、実験場内に再現した宗教施設への管理者派遣を要請することにした。

冠婚葬祭と言う極めてデリケートな問題は定住者が増加すれば顕在化するはずだったが、各個人の宗教に対する思い入れの強弱は第三者には計り知れない部分だった。そもそも場内滞在者の信仰に関する統計資料が皆無だったし、プライバシーの問題もあって宗教アンケートをとる訳にも行かず、結局、戦前から今日まで東京都区内で活動している宗教法人のほとんどに声を掛けた。施設の性格上、本来とは別の宗派に建物の管理を委託することは不適切とされ、管理者が決まらない宗教施設は展示物扱いとして産技伝が管理した。なお、場内での布教活動及び指定施設外の説法集会は一切禁止とし、宗教法人側に理解と協力を求めた。

また、今後は墓地の確保も問題となりそうだった。場内定住者が実験場を終の棲家に選んだ場合は、その心情を察すると、場内埋葬も認めざるを得ないと産技伝の上層部は考えていた。特定の宗派に属し、場内宗教施設への埋葬を希望する場合の取り扱いは調整中だ

ったが、無宗派層の中で場内埋葬を希望する者が現れる場合も考慮し、谷中緑地公園を共同墓苑用地として確保した。

今回の大量転入者のうち、約半数を占める長期滞在者の中には、単身赴任を嫌って一家揃っての異動を希望する者もいた。また、既に場内滞在中で、今後も長期滞在が見込まれる者の中から、家族を呼び寄せたいとする声が徐々に出始めた。

産技伝では調査室が音頭を取り、協力法人も含めた場内職員全員を対象に家族同居希望者とその家族構成を集計した。その結果、未就学児数及び小中学校の児童生徒数が、それぞれ公立小中学校を開校するための最低目標に達する見込みとなったため、苫小舞市に小中学校の早期開校を正式に要請した。市は、当初は実験場の一般公開直前としていた公立学校の新設を、一年前倒しして映画撮影終了後の翌春にすると非公式に産技伝側へ伝えた。

当時は既に開校していた堀ノ出学園への転入学も可能だった。しかし場内の小中高校は原則として全寮制であり、生徒や児童は撮影関係者の子弟か、或いは撮影中の映画に必ず出演することが転入学の条件とされた。一部には人道的措置で部外者の入学を認めてはどうかとの意見もあったが、今後も余裕の無い撮影日程が組まれている在校生の心情に配慮してこの時は見合わせた。生徒、児童同士の無用な軋轢を生みたくないと言う理事会の判断だった。厳しい戦時下の生活を疑似体験するロケを重ねるうち、場内の在校生たちにも強い連帯感が生まれていた。業界と無関係な異分子が入り込む余地は少なかった。結局、この年の十月の段階で小中学生を抱えて家族ぐるみの転入を果たせた者はごくごく少数だった。

家族がダメならせめてペットを、の声も上がった。これには、大火災実験に伴う一時退去や転居に支障しなければ特に制限しないとする通知が統制部から出された。ペット及び飼い主には、北海道及び苫小舞市の条例を遵守することが求められた。

これらの転入者の住民票は、所属事業所の官民を問わず、三ヶ月以上一年未満の中期滞在者は任意で、一年以上の長期滞在者は強制

的に実験場内へ異動させていた。しかし、大火災実験後の戦災ゾーン再建に伴い、場内滞在者の何割かは場内での転居が必要になると見込まれたため、住民票には一律に所属事業所所在地の地番が記載された。実際、大火災実験を挟んで、数週間から最長五ヶ月にわたって実験場内他所への一時避難や場外への一時転出が多数発生し、以前と同じ居所に戻れない者も少なくなかった。とにかくその当時の居所は、大火災実験や第二期工事が一段落するまでの仮住まいだった。

実験場内外で秋色が深まりつつあったこの時期、撮影スケジュールに沿って時代設定が一旦昭和十五年以前に戻された。窓ガラスに紙テープが貼られた一部の区画を除き、戦時スローガンが書かれた看板も貼り紙も撤去された。大火災実験前の場内が太平洋戦争開戦前の姿を纏うのは、これが最後だった。場内滞在者が焼失区画の家や木造校舎の前で記念撮影をする光景も時折り見られた。

十一月十六日以降は再び昭和十六年以降の姿に変わり、その月の最後の土日には総勢三百人の子役とエキストラが外部から実験場に招集され、寒風の中で住民が対米英開戦を祝い、熱狂的に大通りを練り歩く手旗行進のシーンが撮影された。

北風が冷たかったその日、こんな事件が起きた。

薄曇りの昼前、駒形橋通に面した淺間歯科醫院から、鮮やかなショッキングピンクのマフラーを巻いた歯科助手の諸川さんが、たまたま虫歯治療に来ていた産技伝通信管理センター庶務の古谷女史と連れ立って、昼食を買うため表へ出た。

その日も諸川さんは支給されたモンペを着て、突発的な撮影に巻き込まれても大丈夫な出で立ちで勤務していた。通称「下谷電話分局」から歩いて来た古谷女史もモンペ姿で、綿入り半纏を羽織っていてもなお寒そうだった。古谷女史の治療が終わったのと、諸川さんが昼食の買出しを頼まれたのは同時だった。いざ一緒に医院を出る段になって、諸川さんは帰省用に札幌市内で買っておいたマフラ

ーのことを思い出し、自室のクローゼットから引っ張り出した。そのマフラーは地味なモンペ姿にはおよそ不釣合いだったが、寒いのは御免だし、何より彼女は年相応の華が外装に欲しかった。

「古谷さん、お待たせ。」

「あら、諸川さん、随分可愛いマフラーを持ってるじゃない。」

「ふふっ、少しはオシャレしないと、ストレス溜りまくりよ。」

そんな二人が上野駅に向けて足を踏み出した途端、駒形橋通を巡回中の橘君と鉢合わせた。その日は午後から、我が国が米英に宣戦布告した昭和十六年十二月八日の設定で映画ロケがあり、お祭り騒ぎの東京市民が駒形橋通で手旗行進するシーンが撮影される予定だった。その事前対応のため、複数の指導センター員が下谷区部を巡回していた。橘君もその一人で、駒形橋通を単独歩行していた。

「恐れ入ります。そのマフラーは映画撮影に支障する恐れがありますので、時間に余裕がありましたら着替えて来て下さい。もし、時代考証に合わせた防寒具が必要な時は、指導センターか統制部の窓口に申し出て下さい。」

諸川さんと顔を合わせた橘君は、最低でもこのような口調で相手に理解を求めるべきだったし、それが統制部のマニュアルに沿った対応でもあった。発言に拘束力は無く、急きょ街頭ロケが行われたとしても、マフラーの色調が著しく不適切であればカメラが回っている時だけ隠してもらえば済むことだった。ところが、橘君は大声で彼女を怒鳴りつけてしまった。

「貴様、この非常時にその身なりは何だ。時局をわきまえろ。」

出会い頭に軍服姿の男から大声で怒鳴られたのだからたまらない。「ひっ」と一瞬息を引いた諸川さんの大きな瞳から、涙がみるみる溢れ出した。初めは驚愕だけに支配されていた彼女だったが、徐々に怒りがこみ上げてきた。パーマは異動直後からずっと我慢してきた。しかも、ちゃんとモンペまで着て統制部に義理立てしているのに何で怒られなきゃならないのと、ついに大声を上げて泣き出した。

これには橘君もたじろいだ。古谷女史は、無神経な罵声を突然浴

びせて来た彼に軽蔑の視線を投げつけた。彼の言葉と態度が居丈高に過ぎたのは明白で、ここは非礼を詫びるしかなかった。

居合わせた周囲の人々は一瞬、映画のリハーサルが始まったのかと思って動きを止めた。しかし、うろたえた表情で急に低姿勢になった橘君と、騒ぎを聞いて表へ飛び出し、もの凄い剣幕で食って掛かる歯科医を見比べて、ああ、また憲兵絡みのトラブルかと、半ばあきれ顔で再び歩き始めるのだった。

橘君は、週末の宿泊勤務だったからか、出勤後に上司に怒られたのか、或いは顔を合わせたのが諸川さんだったからなのか。とにかくその瞬間は著しく不機嫌だったらしく、派手なマフラーを目にして咄嗟に口をついてしまったのが、相手を威圧する「貴様―。」だった。ちなみに、「非常時」は映画撮影当日やその時間帯を指す実験場共通の隠語で、「貴様」と「時局をわきまえろ」は産技伝内部で上司が部下を叱る時の常套句だった。実験場のコンセプトが戦前から戦時下だったせいか、当時の言い回しを真似ることが場内の各職場で小さなブームとなっていた。

彼は指導課長兼指導センター長に事の顛末を正直に報告し、後日、課長と一緒に改めて諸川さんに謝罪した。

この頃、指導センター員の配慮不足から生じるトラブルの件数は、隠蔽された分も含めれば少なくなかった。確かに彼らのおかげで映画撮影の段取りや場内整備がスムーズに進み、工期短縮や予算圧縮にも陰ながら貢献していた。しかし、場内滞在者からの受けは今一つだった。指導センター設置から半年以上経つと、何かと口うるさい指導センター員は、場内職員や映画に出演する子役たちから皮肉と中傷を込めて「憲兵さん」と呼ばれるようになり、いつしか産技伝内部でもこの呼称が定着してしまった。

本体着工四年目の十一月下旬、戦災ゾーンの焼失区画には三百戸余りの「燃やされるため」の木造家屋が完成し、大火災実験の準備も着々と整いつつあった。建物は帝報の要請により昭和十三～二十

年頃の姿を再現しており、これらの建物の戦前の穏やかな時代の姿については、第二期工事後に改めてロケを行う予定だった。戦災ゾーンの所々に目立つ帯状の空き地は、建物強制疎開跡を再現した防火帯と、延焼事故を防ぐための本物の防火帯だった。

第一期工事は予定通り完工した。

季節が進み実験場に雪が舞い始めると、東京の初雪を意識したロケも行われた。しかし、北海道での屋外の撮影は十二月上旬が限界だった。中旬に入ると最低気温が氷点下十℃以下の日や最高気温が氷点下となる真冬日が現れた。積雪よりも、冬の東京の装いでは場内滞在者が対応し切れなくなることの方が問題だった。裸足に下駄や草履の姿では俳優が凍傷を患う恐れも出てきた。「東京の下町っ子」の風情を冬の北海道で無理に貫き通すと、映像効果よりも弊害が多発するようになった。

十二月中旬のどんより曇った午後、メンコ遊びに興じるシーンを撮影中だった児童二人が転倒して重傷を負う事故が起きた。二人が勝敗を巡って掴み合いの喧嘩をするカットで、路傍の凍結した水溜りに足を取られたのだった。その日はシーズン二回目の真冬日で、浅い水溜りは底まで完全に凍っていた。一人は前のめりに路上へ滑り込み、両肘と両膝を豪快に擦りむいた。大火災実験前の裏路地は例外なく砂利道だった。もう一人は尻餅をつくと仰向けに氷上へ倒れ、後頭部を強打した。

幸い二人とも命に別状は無かったが、念のため場内で唯一高度医療を受けられる下谷区部中根岸町の苫北下谷病院に入院した。この事故は帝報グループや児童の所属事務所はもちろん、産技伝でも重大な問題として取り上げられた。特に産技伝では苫北下谷病院から一報が入ると統制部の呼びかけで緊急部課長会議が開催され、厳冬期の屋外ロケを即日中止した。この結果、当初年内に予定されていた一回目の大火災実験は春先まで延期された。

屋外撮影が行われなくなった実験場の戦災ゾーンの街路は人影がほとんど消えた。思い出したように、警備員や厳冬期のデータ収集

にいそしむ実証実験関係者、それに清掃作業員らが巡回する程度だった。稀に映画のロケ隊が屋内撮影のために焼失区画内の学校や付近の民家に出入りした。

大火災実験の準備は、本格的な冬が訪れる前に既に始まっていた。実験は三回に分けて実施し、それぞれの回で様々な出火原因による小規模な火災を複数発生させ、大火災に至り鎮火するまでの経過を詳細に記録、検証する計画だった。出火原因には火薬の爆発、可燃性液体や強酸性液体への引火、高温による可燃物の自然発火等が想定され、各々の原因により発生した火災の結果、建材によって燃焼程度にどのような差が出るか、また他の建材との結合方法や配置間隔によって延焼時間がどう変化するか等の、様々なデータの収集を目的としていた。

全国各地から集められた大火災実験の関係者が、様々な種類の発火装置をどこに仕込めば効果的な実験成果が得られるか、厳冬期の間にくまなく踏査した。大怪我をした二人の少年には気の毒だが、一回目の実験が延期されたおかげで入念な事前踏査ができた。

大火災実験は準備から終了後の検証まで、産技伝、関係事業所及び防衛省で構成する合同指揮所が指揮を執った。指揮所は上野恩賜公園内の東京府美術館の地下に設置され、オブザーバーで帝報の関係者が常駐した。防衛省が指揮に参加するのは、主に一回目の実験で使用する爆薬の搬入と実験後の不発弾の処理、それと三回目の実験で使用する自衛隊機の監視を行うためだった。三回目の実験では自衛隊機から焼夷弾を投下する計画だった。

合同指揮所には数十台の映像モニターとデジタルビデオレコーダーが並び、焼失区画とその周囲に配置された計測装置とデジタルビデオカメラからデータと高解像度の映像を受信し、リアルタイムで表示及び記録できるようになっていた。火災発生地点に設置される幾つもの発火装置は、現地でも合同指揮所からも無線による遠隔制御ができるようになっていた。

大火災実験は、事前に実施日と各回の焼失範囲及び立入禁止エリ

アを十分に周知し、実験と直接関係ない者を立入禁止エリアから完全に排除した上で実施することになっていた。実験場外に対しては、十一月中旬から簡単な周知がなされていた。

第六章―2　大火災実験

年が明けて本体着工五年目の正月、実験場はひっそりと静まり返っていた。

私も含めて中長期滞在者の多くはそれぞれの郷里に帰っていて、最低限のメンテナンス要員や警備担当者、それに実験場メイキングビデオの撮影スタッフだけが場内で動き回っていた。官公署も警察、消防以外は正月休みに入っており、場内越年者による初詣で下谷神社にささやかな賑わいが見られた以外、街は氷の下で冬眠しているようだった。思い出したように線路を往き来する汽車の煙や電車のモーター音が、人の営みが続いていることを主張していた。

一月の成人の日を含む三連休と二月の建国記念日直近の土日には、主に道外在住の映画の子役とエキストラを対象とした「真冬の戦時下見納めツアー」が企画され、厳冬期の市内区域を存分に楽しんでもらった。雪と氷に覆われた荒川区部の木造校舎や狭い路地に、台本に縛られない黄色い歓声が響き渡った数日間だった。

このツアーは、子役を戦災ゾーンで好き勝手に遊ばせることによって街並みへの愛着を更に深めてもらい、大火災実験後に予定されている疎開地からの帰京シーンで、焼失区画の焼け跡に心の底から愕然としてもらうために企画されたものだった。凍てつく路面に足元を取られながら大人の意図も知らずに無邪気に駆け回る子役たちには、少々気の毒だったかも知れない。

その冬、市内区域の積雪は多い時でも五十センチメートルを超えることは無かった。しかし、一日で二十～三十センチメートルも積もるドカ雪が降ると、数少ない場内越冬者は、除雪作業に時間と労力を費やさなければならなかった。焼失区画の木造家屋は、実験場の大棟梁こと大津建築二課長代理の発案による脱着式の補強材で守られていたため、積雪による倒壊の心配は無かった。

戦災ゾーンの除雪作業は関係者の巡回コースだけに集中していれ

ば良かったが、多くの場内滞在者が越冬する非戦災ゾーンでは事情が違った。亜寒帯の北海道で戦前の東京の除雪作業を再現しても一向に作業がはかどらなかった。やむを得ず、線路も道路も除雪車やエンジン付きの除雪機械で対応した。表通りに面した商店では、雪が降るたびに店先の除雪や陳列商品をシートで覆う作業に追われた。場内滞在者の誰もが冬の北海道の厳しさを痛感した。市道となった主要街路の除雪作業は、積雪量が多くなると苫小舞市の指定業者に委託した。しかし、市の業者による除雪は場外の一般道が優先されたため、一度ドカ雪が降ると、運休となった軌道線や路線バスの完全復旧までに四日程度かかることもあった。

二月中旬になると、大火災実験の詳細が内外に正式発表された。実験に際しては交通機関への影響が避けられず、特に道央道は三回の大火災全てで実験場付近の通行止めを実施する予定だったため、主に道内のメディアを利用して大々的に告知した。告知に合わせて、苦情や問い合わせに対応するためのコールセンターが合同指揮所に併設された。

産技伝実験場本部は、一回目の実験直前から二回目の実験が終了するまでの間、立入禁止エリアとなる不忍池の畔を離れ、東京府美術館の二階に仮事務所を置いた。私は、社宅の上野下アパートが一、二回目で立入禁止エリアに入ったため、三月上旬から末日まで、ＪＲ沼ノ端駅近くの借り上げアパートに一時転居した。

いよいよ大火災実験が始まった。

実施が延期されていた一回目の実験は、胆振地方に雪がまだ多く残る三月中旬に、苫鉄御徒町～上野駅間の線路際から日暮里駅にかけて昼間に行われた。火災は昭和二十年二月二十五日の東京都心部への空襲の再現で、史実に基づき雪の降る日が選ばれた。

焼失区画は、上野廣小路町、上野町一・二丁目、仲御徒町四丁目、御徒町三丁目のうち、実験用のダミーを建てた厩橋通沿いで、二百五十キロ爆弾に相当する爆薬とゼリー状油脂を火元とする複合火災

を同時多発させた。これ以外にも、下谷区役所、第五日暮里国民学校、日暮里駅で散発的な爆発や火災を発生させた。

立入禁止エリアは、当該空襲日の戦災ゾーン全域に加え、浅草区部及び本郷区部の全域、上野恩賜公園一帯（合同指揮所を除く）、下谷区部谷中天王寺町、下車坂町、万年町一丁目、合羽橋通以南、荒川区部日暮里町四・九丁目とした。

苫鉄は避難列車と本線の貨物列車以外を全て運休とした。

道央道は苫小牧東インターチェンジ付近への延焼が懸念されたため、実験の経過を見ながら機動的に閉鎖の対応をとることとした。戦災ゾーンで最も東側に位置する清洲橋通沿いの市内区域南東部は実質的に防火帯を兼ねた空き地となっていたため、御徒町周辺の延焼状況によっては、同インターチェンジは閉鎖しなくても済む見込みだった。

実験・消防及び映画関係者以外の場内滞在者は立入禁止エリアに留まることが許されず、少なくとも実験前日までに指定場所に退避し、合同指揮所から退避解除の指示があるまでそこで待機していなければならなかった。更に、焼失区画に近接する区画に居住している者は、大火災実験終了まで場外へ一時転居させられた。その当時、非戦災ゾーンは大火災実験の準備スタッフや協力法人の職員らにより飽和状態となっており、退避人員は相当数に上った。

爆薬や発火装置、それに観測機器等の搬入と据え付けは予定日の前々日までに完了し、併せて焼失予定家屋の補強材を取り外した。実験前日には機器の据え付け場所と状態の最終チェックや立入禁止エリア内の退去確認が、実験関係者、民間警備員、消防団員及び指導センター員によって念入りに行われた。胆振地方の天気予報によれば、実験当日は北東の風後北西の風、曇りで昼前から夜まで雪、予想最高気温は三℃だった。

当日朝、合同指揮所は実験を予定通り実施すると関係箇所に通告した。午前九時には退去確認要員らを乗せた最後の避難列車が、上野駅から風上の臨空南駅に向けて出発した。日影を中心に十センチ

メートル前後の残雪に覆われていた実験場への本格的な降雪が始まったのは、午前十時を回った頃だった。

一回目の実験は春のボタン雪が降りしきる中で正午から始まり、日没後の十八時頃までに終了した。この実験で、下谷区部南側の焼失区画は木造家屋がきれいさっぱり燃えて更地同然となり、ビル街では焼け焦げた鉄筋コンクリートの建物が省線のガードの両側で残骸を晒した。荒川区部では日暮里駅構内の爆発で東北線の線路に大きな穴が開き、第五日暮里国民学校の木造校舎が完全に焼け落ちた。

これらの被害は計画通りであり、苫鉄では災害復旧訓練を兼ねた復旧工事と検査を実施した後、数日以内に戦災ゾーン内の全線で運転を再開した。道央道苫小牧東インターチェンジの閉鎖は火勢と黒煙が激しかった十四時頃からの一時間程度で済んだ。

なお、下谷区役所付近で起こした爆発では、爆風で周辺の建物の窓ガラスが予想以上に多く割れるなど、官公署の通常業務再開に支障する被害が出た。合同指揮所はこれを反省材料として、焼失区画周辺の建物の被災防止対策について再検討した。

ところで、大火災の様子をモニターで複数の角度から鑑賞し、焼け出された人々が廃墟をさまようシーンのメガホンを取った鳥飼監督は、大火災実験の焼け跡が予想以上にリアルだったことに気を良くして撮影計画の変更を申し入れてきた。それは、疎開学童が帰京するシーンを撮る時点で、焼け跡として残す区画を拡大して欲しいと言うものだった。これには産技伝側も工事関係者も困惑した。

当初、各々の大火災実験終了後の撮影は短期間で終わる予定で、省線鶯谷～日暮里駅間の東側線路沿いを除いて直ちに第二期工事を開始するはずだった。ところが鳥飼監督は、大火災実験の焼け跡と焼け跡周辺の空き地全てを、その年の九月まで残して欲しいと懇願してきた。申し入れには帝報グループの役員も同席しており、産技伝側は渋々それを受け入れた。ただ、工期の都合もあるので、尾竹橋通及び昭和通の東側、それに厩橋通以南の第二期工事は六月以降に始めさせて欲しいと逆提案して、この部分は鳥飼監督に妥協して

もらった。

二回目の実験は、雪が道端や日陰にチョボチョボと残る程度まで減った三月下旬に、市内区域の東側と南西側を中心として北風が吹く晴天の夜間に行われた。昭和二十年三月十日未明の、いわゆる東京大空襲の再現だった。気象条件は晴れ又は曇りで、風向は北から西、風速は毎秒五メートル以下が適当とされた。いくら再現火災と言っても、強風下の実験では不測の事態が発生する恐れがあった。

この回の焼失区画は、下谷区部北大門町、上野町一丁目のうち厩橋通沿いと、新坂本町、山伏町のうち清洲橋通の東側、荒川区部三河島町三丁目のうち苫鉄本線沿いの、それぞれダミーを建てた一部の区画で、火元には様々な原料のゼリー状可燃物による発火装置を用いた。

立入禁止エリアは前回よりも拡大され、当該空襲日の戦災ゾーン全域に加え、浅草区部、本郷区部及び下谷区部の全域（合同指揮所を除く）と、荒川区部の日暮里町一～四・九丁目及び三河島町二～五丁目となった。下谷区部には上野駅以北に比較的広い非戦災ゾーンがあったが、焼失区画が市内区域の南北に散らばっており、万一、北風に乗った炎が恩賜上野公園の樹木や下車坂町に延焼した場合は避難路が絶たれてしまうことから、念のため下谷区部の全域を立入禁止エリアとした。

苫鉄では実験当夜の日没前に全列車の運転を終了し、上野駅と金杉貨物駅に留置している客貨車を全て美沢車両基地に引き揚げた。

道央道の通行止めは苫小牧西インターチェンジ～千歳インターチェンジ間とした。降雪下の前回は道央道への影響は限定的だったが、晴天又は曇天下の今回は、北から西寄りの風に乗って火の粉が飛散する恐れもあったため、念のため通行止め区間を拡大した。

合同指揮所は、週間天気予報で予定日を絞り込んで機器調整を指示、前々日の昼前に発表される予報で関係エリアの状況確認開始を指示、当日昼前の天気予報に基づいて実施の可否を決定、の手順を

踏んだ。段取りは発火装置と監視機器等の事前搬入を早めた以外は一回目とほぼ同じで、機器のチェックや退去の最終確認は当日の早朝から夕方にかけてじっくり行われた。

かくして実験は道央道が通行止めとなった後の二十二時半からスタートし、予定された戦災ゾーンは夜を徹して燃やされ、日の出前に自然鎮火した。なお、今回の実験では、常磐線の北側の三河島町三丁目地内で、避難民が燃え盛る焼失区画から非戦災ゾーンに逃げ込むシーンを試験的に撮影した。出演者はスタントマンのみとし、撮影スタッフも運動神経抜群のカメラマンと助監督以下計四名に限定した。安全にも十分配慮したロケは無事に終了した。

焼失区画の内側と外側は、前回も今回も事前の目論み通りその結末を分かつ結果となった。山伏町の焼け跡では、山伏町国民学校の煤けた鉄筋校舎が朝日を鈍く反射し、清洲橋通の東側で燻り続ける焼け野原に長い影を落としていた。また、非戦災ゾーンとの境界では、通り一つ、軒一つ隔てて全く無傷の木造家屋と焼き尽くされ炭化した住居跡が対峙していた。非戦災ゾーンや史実により焼け残ることが確定している建造物は、何があっても燃やしてはいけなかった。これら非焼失物件の全半焼は事故扱いとなるため、当該区画の消防関係者は必死だった。焼け跡にポツンと取り残された鉄筋校舎や木造家屋は、昭和二十年当時では有り得ない耐火建材と、消防関係者の懸命の努力の賜物だった。

苫鉄の被害は本線金杉貨物～三河島駅間の架線垂下と軌道線の架線断線で、これは想定内だった。道央道の通行止めは予定をオーバーせずに解除された。上野廣小路町の百貨店センターは、一回目の実験で建物の北側が、二回目の実験で建物の東西が焦土と化したが、いずれも実験終了の翌々日には大火災実験の関係者向けに営業を再開した。

二回目の実験も十分な成果を上げ、その結果を参考に、三回目の大火災実験の発火地点や焼夷弾投下地点を詳細に検討し直した。

二回目の実験の翌々日、非戦災ゾーンの学校を利用して卒業式シ

ーンのロケが行われた。撮影に参加したのは教員役と、この年の四月から小学二年生、三年生、中学一年生に進級する子役とその父兄役だった。これらの出演者は場内滞在者では賄い切れなかったため、春休み中の小学生やエキストラを四百人余り呼び戻した。一同は空路で渡道し、臨空南駅で貸切バスから専用列車に乗り換えて市内区域に入った。

久しぶりに実験場を訪れたこれらの小学生は、広範囲の「焼け跡」を生まれて初めて見た。第五日暮里国民学校児童役の小学生たちは、完全に焼け落ちた母校の校舎跡を見てどよめき、御徒町国民学校児童役の小学生たちは、省線のガード下から厩橋通沿いに西方向へ続く細長い焼け野原に言葉を失った。焼失区画に楽しい思い出を持っていた小学生は多くが泣き出してしまい、引率者は相当にやるせない思いをした。

三回目の実験は、胆振地方の平野部の雪もすっかり消えた五月初旬に、市内区域の北側を中心として、再び夜間に行われた。移植後三回目の春を迎えた場内のエゾヤマザクラは満開になっていた。

この回の実験は、昭和二十年四月十三日夜から翌日未明にかけて東京城北地区に大被害をもたらした空襲の再現で、荒川区部を中心に、一連の実験で最も大規模な火災を発生させた。更に、当時の空襲で使用された焼夷弾を復刻し、自衛隊機から焼失区画に投下した。

実験の本来の目的からすれば、空から焼夷弾を落とす必要は無かった。しかし、リアルな映像を要求する帝報側の意向と、精緻さが求められる焼夷弾の投下作業に防衛省が協力を申し出たことから実現したとされている。この回の実験に当たっては、防衛省が協力以上の思惑を持って一枚噛んだと言う噂も流れたが、その真偽は闇の中である。

焼失区画は、荒川区部日暮里町四丁目と下谷区部上根岸町の、いずれも苫鉄の線路際、日暮里町七・八丁目の、それぞれダミーを建てた一部の区画で、立入禁止エリアは例によって当該空襲日の戦災

ゾーン全域と荒川区部の全域、下谷区部上野恩賜公園の北半分、下車坂町、万年町一・二丁目及び山伏町以北とされた。なお、下谷区部谷中天王寺町及び荒川区部日暮里町九丁目の一部は、マスコミ及び映画出演者にも立ち入りを認めた。

事前の段取りは二回目とほぼ同じだったが、実験開始まで十四時間余りとなったその日の朝、事件は起こった。

午前九時前、焼失区画を含む戦災ゾーンを巡回していた消防団員が、「おじいちゃんの店」に居座っていた人事課の美川君を発見した。担当エリアの異状の有無や実験機器の設置状態を確認していた民間警備員と消防団員が「おじいちゃんの店」に合鍵で入ってみると、なんと、美川君が住宅兼店舗の二階の一室で、持ち込み禁止の石油ストーブを焚いて、畳の上に腕枕をして寝そべっていたのである。

立入禁止エリアからの退去は前日夕方までが期限だったし、人事課では、指定の場外待機施設へ引き揚げたとの電話を彼自身から前日中に受けていた。ところが美川君は当日朝の始業時刻になっても出勤せず、人事課では彼の安否を心配していた。その矢先、日暮里地区を管轄する苫北第二消防分団から、「産技伝の職員が焼失予定家屋に居座り、消防団員の説得に応じないばかりか、意味不明の理屈を並べ立て暴言を吐くなど手がつけられない」との報告が、苫小舞市消防本部を通じて産技伝実験場本部に入ったのだった。人事課はもちろん、実験場本部全体が大騒ぎとなった。

拝み倒して特認をもらった統制部から大目玉を食らうのは必至だが、それよりも美川君が占拠を続けて実験が延期に追い込まれれば産技伝全体の責任が問われる。早速、本部内の総務分室から体格の良い若手二名が選抜され、担当産業医の溜池女史や警備員と共に警備会社のワゴン車で現場に急行した。

彼は駆けつけた職員に、「この家は空襲で焼けたりしません。自分の家は、自分で守って見せます。」と何度も繰り返した。火災は

あくまでも実験で、一年半後には完璧に再建するのだからとの説得にも、「下谷区役所も焼け焦げたままじゃないか。嘘をつくな。」と取り付く島が無い。確かに一回目の大火災実験の時に下谷区役所は施設の一部を爆破し、空襲被害を再現した。しかし、損傷箇所はその年の夏以降修復する予定であり、これは産技伝職員にとって周知の事実だった。

彼は精神的な不安定さが解消されないまま、夢とも現実ともつかない擬似の実家での寝食が続いたことによって過剰な思い入れが生じ、周囲の街並みと共に間もなく焼失すると言う避けられない事実を突きつけられて、錯乱状態に陥ったのだった。二回目の大火災実験の時、他の職員と一緒にライブ映像を見せたのもいけなかった。

「俺の家に触るんじゃねえ。」

彼が鬼の形相で絶叫するのを見て、溜池女史が言った。

「拘束して下さい。あの子が怪我をしても構いません。私が責任を取ります。」

美川君一人のために大火災実験を延期することは許されなかった。帝報も、行政も、協力法人も、その他諸々の実験場関係者も、工期と天候状態とを睨みながらこの日のために準備を進めてきたのだった。驚くほど人が変わってしまった美川君は悪戦苦闘の末拘束され、産技伝の札幌労働衛生医療センターへ運ばれた。

実験場から退去させられた美川君は一旦落ち着きを取り戻したものの、結局東京へ送り返されて休職扱いとなり、溜池女史の出身大学病院に入院してリハビリに専念した。その後復職してカウンセラーと結婚したことは、前述のとおりである。

第六章―3　日暮里炎上

さて、美川君事件が起きたおかげで、産技伝職員のほとんどが立入禁止エリアの退去確認に日没後まで追われる結果となった。場外退避にかこつけて「ススキノで一杯」を目論んでいた人事課のある職員は、札幌市内のホテルをキャンセルさせられ、苫鉄上野駅近くの指定宿泊施設の一室で、日付が変わるまで手酌の苦い酒を飲んだ。

三回目の実験の総指揮も合同指揮所が執り、進行状況は場内有線網及び専用通信回線で随時配信することになっていた。マスコミ各社が陣取った日暮里駅西方の道灌山浄水場にも専用電話が設けられ、現地情報伝達責任者には実験場広報を代表して伊部担当課長が任ぜられた。広報出身である私も、招待したマスコミ関係者らと共にそこから三回目の実験の様子を眺めていた。美川君の一件は、マスコミには内緒だった。底冷えのする曇り空で星は見えず、弱い西風が吹いていた。

非焼失物件は難燃材や不燃材を多用しており、焼失区画との境界では延焼防止のための防衛線が幾重にも張られていたが、夜間の、それなりに風が吹いている中での大火災実験である。焼夷弾がうっかりこちらへ落ちて来ないか、或いは炎が西風に乗って防火帯の先の道央道方面へ延焼しないかと言う心配が先に立ち、胃が痛くなる思いだった。

二十二時二十五分、この日最後の旅客機となる羽田空港からの最終便が、新千歳空港のB滑走路に苫小舞市上空から滑り込んで来た。空港の管制業務を委任されている航空自衛隊千歳管制隊は、最終便がターミナルビルの搭乗橋に横付けされると新千歳空港の滑走路を二本とも閉鎖した。また、隣接する航空自衛隊千歳基地も自衛隊機以外の離着陸が一時的に禁止された。いずれも翌朝六時半頃までの時限措置だった。

この回は焼失区画が約六ヘクタールと比較的大きく、発生する黒

煙による新千歳空港上空の視界不良が予想されたため、この空域への深夜の民間機の乗り入れを規制したのだった。二十四時間運用の滑走路を閉鎖しての大掛かりな実験である。実験開始後は速やかに複数の地点で同時発火させ、設定された焼失区画の全てを焼き尽くし、約束の時刻までに鎮火させなければならなかった。点火担当も消火担当も責任重大だった。

二十二時五十五分、この実験のために復刻された焼夷弾を搭載した海上自衛隊八戸航空基地所属のP―3C哨戒機が、撮影機材を積んだ寮機と共に千歳基地から離陸し、苫小舞市沖を目指した。

二十三時ちょうど、合同指揮所から苫鉄車両の退避及び配置の完了と、道央道の通行止めが開始された旨の連絡が入った。今回の道央道の通行止めは、苫小牧東インターチェンジ～千歳インターチェンジ間としていた。市内区域には、三河島駅から山伏町国民学校にかけて、主要街路に沿って数十台の消防車がずらりと並んだ。

二十三時十八分、合同指揮所から各所へ電話が入り、滑走路の閉鎖完了と二十三時三十分からの実験開始が告げられた。直後の二十三時二十分と二十五分の二回、場内各所に設けられた有線放送スピーカーから、実験開始時刻と準備の最終確認、それに見学者の危険防止に関するアナウンスが流された。千登勢市と苫小舞市も、防災行政無線で実験開始を告げる住民広報を流した。

見学者の緊張が一気に高まった。

その頃、E四六収束焼夷弾二発を積んだP―3C哨戒機は苫小舞市沖を旋回し終り、飛行高度を二千メートルに保ちつつ、実験場上空へ向け北上を始めていた。復刻したE四六収束焼夷弾一発には、M六九と呼ばれる太さ三インチ、長さ二十インチ、重さ六ポンドの六角柱状の焼夷弾が三十八個装填されていた。

実験場の二千メートル上空から投下された収束焼夷弾は、上空六百メートルでM六九焼夷弾を飛散させると同時に、個々の焼夷弾から伸びた導火リボンに着火させる構造だった。一応、太平洋戦争中の米軍が我が国の本土空爆用に使用したものと同一機能と火力を持

たせており、実験に際しては、不発弾を極力発生させないように発火装置と導火リボンを改良していた。
焼夷弾の着弾目標は道央道美沢パーキングエリアの南西、北緯四十二度四十四分二十秒、東経百四十一度三十八分六秒だった。目標の周囲では着弾地点を明示するため、投下直前に小規模な火災を四箇所で発生させて目印とした。発火地点は、荒川区部日暮里町七丁目六九五番地付近、同四一〇番地付近、日暮里町八丁目五六二番地付近及び同七四七番地付近だった。
この火災発生地点同士を結んだ一辺約二百メートルの矩形のほぼ中心が着弾目標で、そこには第六日暮里国民学校の木造校舎が、暗闇の中で静かにその瞬間を待っていた。
焼失区画内の有人発火地点、有人観察地点、周辺の重点防火区画、消火担当者待機地点では、それぞれの担当者が固唾をのんで点火指示を待っていた。特に、最初の発火地点を任せられた点火担当者は、ヒリヒリする思いで遠隔制御の点火スイッチを睨みつけていた。前二回で経験を積んでいるとは言っても、今回は滑走路閉鎖が絡んだ、やり直しが利かない一発勝負の実験である。現場の緊張度合いは前二回の比ではなかった。
市内区域のありとあらゆる構造物は漆黒の闇に沈んでいた。遠く、千登勢市の街明かりだけが星屑の淡い光のように揺れていた。
二十三時三十分、有線放送の拡声器からアナウンスが流れた。
「こちらは、苫北実験場、合同指揮所です。只今から、三回目の大火災実験を開始します。」
放送は一回で終り、直後に重々しいサイレン音が長く響き渡った。
「おっ、点いたぞ。」
誰かが声を上げた。
私は、自分が立っている場所の北東方向、日暮里町八丁目方面の暗がりを凝視した。苫鉄本線の両側に広がる防火帯の向こう側だろうか。チロチロ揺れる小さい火を見つけた。最初は一ヶ所しか見つけられなかったが、時間の経過と共に、景気良く立ち昇り始めた炎

を三つまで確認できた。
南東の上空から、プロペラ機特有の腹に響く低い爆音が聞こえて来た。割と低空を、赤と白の標識灯を交互に点滅させたP－3C哨戒機が着弾目標に接近しつつあった。やや遅れて撮影担当機の標識灯も近づいて来た。誰もが空を仰ぎ、先頭の哨戒機の標識灯が通過して行くのを見つめた。
プロペラエンジンの重く低い音と標識灯は、何事もなく眼前の上空を北北西に過ぎ去ろうとしていた。去り行くエンジン音の合間に、かすかな風切り音を聞いた気がした。
次の瞬間、目印の火災の上空で花火が咲いた、ように見えた。一瞬の間を置いてもう一つ咲いた。
二発のE四六収束焼夷弾から放たれた計七十六個のM六九焼夷弾は、幾条もの光跡を描きながら地上目がけて落ちて行った。二機の哨戒機の標識灯が千歳臨空工業団地の上空へ遠ざかったこの時、道灌山浄水場に陣取っていた誰の耳にも、ヒューヒューと言う薄気味悪い複数の風切り音が鮮明に聞こえてきた。
誠に不謹慎な表現だが、しだれやなぎの花火の如く、小さな星たちが我先にと落ち始めた瞬間は、夢でも見ているようなロマンチックな光景だった。ただ、夜空を彩る打ち上げ花火と決定的に違う点は、小さな星たちは燃え尽きることなく地上に到達すると、極めて引火性の高いゼリー状の油脂を飛散させ、やがて着弾地点を火の海に変えることだった。
「あー、やったー。」
焼夷弾が次々と目標地点周辺に落下した時、溜め息のような小さな声があちこちから漏れた。複数の焼夷弾は、思いを遂げるかのように第六日暮里国民学校の屋根に着弾した。火の玉の一つは、目印のために発生させた最初の火災よりも高い位置で一旦跳ねた。
時に二十三時三十六分。焼夷弾の着弾を合図に、眼下の日暮里駅の南東方向でも火の手が上がった。

実験終了予定時刻は翌朝五時五十分、新千歳空港滑走路の閉鎖解除予定時刻は同六時三十分だった。完全鎮火までの猶予は七時間弱だった。猶予時刻を越えて実験を続けることは当然できない。しかし、結果を急ぐ余り全箇所同時に着火してしまうと、早暁までに焼失区画が全て燃え尽きてしまい、明け方の延焼シーンが撮れなくなる。点火作業は、その時間帯の風向と風速を読みながら、対象区画ごとに分刻み、秒刻みのタイミングで続けられた。

点火には原則として無線発火装置が用いられた。しかし、時間調整のため延焼度合いを十分に見極める必要がある場合や、有人観察地点では、合同指揮所の指示により担当者が直接発火装置を操作した。その後、現場の点火担当者は退避する必要に迫られれば指定された防空壕へ逃げ込むと言う段取りだった。市内区域の至る所に掘られた防空壕は、実験場完成後は正式な避難通路として活用する計画であり、その全てが市内区域の地下に張り巡らされた共同溝に接続されていた。

火勢が強まると、合同指揮所は観測機器及び監視カメラのデータと映像を基に、過去二回の実験データと気象予測を突き合わせて延焼計画をリアルタイムで調整した。監視カメラは、焼失区画から関係者が退避した後でも任意の向きで撮影ができるように、発火装置と同様に指揮所からのリモートコントロールが可能だった。

観測機器と監視カメラは容量八時間のバッテリーを備え、地下共同溝まで延ばした個別アンテナからデータと画像を合同指揮所に送信し続けた。このうち、焼失区画内に配置された機器は高熱の影響により稼働不能となる瞬間までその任を全うし、焼け落ちた建物や電柱と運命を共にした。

荒川区部と下谷区部上根岸町から点々と上がった火の手は、やがてそれぞれが大きな炎の渦となった。日付が変わり、実験開始から三時間近くが経過すると、鶯谷～日暮里駅間の線路の向こう側は完全に火の海と化したように見えた。街全体が燃えている訳でも無いのに、もの凄い熱気が線路際の石垣伝いに樽前山東麓の台地へ這い

上がって来た。私が立っていたこの場所の本来の気温は十℃を下回っているはずだったが、この時ばかりは寒さを忘れた。大火災実験の業火が、道灌山浄水場に陣取った見学者たちを熱く照らし、頬を赤く染め上げていた。

本物の「火の海」を見たのは、私の人生で後にも先にもこの時だけだった。

「この大火事は、一体いつまで続くのだろう―。」

あまりの光景に、私は少々感覚が麻痺した頭の中でぼんやり考えた。美川君のおじいちゃんの店のこともチラッと胸をよぎった。

あの戦争中、全国津々浦々の都市で、このような炎の中を逃げ惑い、紙屑のように焼き殺された人たちが大勢いた。辛うじて生き延びた人たちも、その多くは家と家族を失い、言葉に表せないほどの苦労を乗り越えてこの国を復興させる努力を重ねて来た。仕事とは言え、下町炎上の再現実験を安全な場所から見物している自分って何様だろう。そして、そもそもこんな馬鹿げた企画を思いついた役員連中って、一体何様だ。

どう言う訳か、ネガティブな想いが次々と心の中に積もり始め、沸々と憤りがこみ上げて来た。炎の中に崩れゆく家々を指差して談笑しているマスコミ関係者にも腹が立った。うっかり気を抜くと、そいつらに罵声を浴びせかねない心境だった。せめて、先人を愚弄するこの壮大な火遊びが、本当にこの国の防火、防災思想の発展、向上に資する実証実験であって欲しい。そう願わずにはいられなかった。

午前四時を回り、東の空が白々と明るくなった。線路際の炎は弱まりつつあったが、焼き尽くすまでにはまだ少し時間がかかりそうだった。

このタイミングで、無人電車の走行試験が始まった。この試験は、鉄道車両が火災現場の直近を走行した際、車内温度がどのように変化するかを調査するために実施され、苫鉄のレトロ蓄電池車により当時の山手線電車が六両編成で再現された。電車は無人運転とし、

岩蔵鉄道学校内の苫鉄総合指令所から遠隔制御した。無人運転としたのは、もちろん不測の事態に備えてである。蓄電池車は、十分に充電した上で実験開始前に日暮里駅の京浜線上りホームまで回送されていた。最前部の運転席には運転士役の人形が座り、最後部の乗務員室には車掌役の人形が立っていた。

四時十分、無人電車は警笛も鳴らさず、静かに日暮里駅を発車した。電車の進行方向左側の全ての窓ガラスが、火勢の衰え始めた線路脇の地獄絵図を映していた。

この試験電車は、空襲体験談に基づいて走らせたものだった。例えば、昭和二十年三月十日の東京大空襲の時は、空襲直前に御徒町駅へ到着した山手線外回り電車が、焼夷弾の雨の中を品川駅付近まで回送で非難した記録が残されている。荒川区の空襲記録の中にも、昭和二十年四月十四日の明け方、回送電車が燃え盛る日暮里界隈を横目に上野駅方面へ走り去ったとの記述がある。この回送電車は、豊島区や滝野川区の被災地域から、その晩は被害を受けなかった上野駅方面へ避難する目的で運転された、山手線か京浜東北線の回送電車であると推定された。

丁度この時、谷中緑地公園では映画ロケが敢行されており、炎に追われて谷中墓地に避難した荒川区民と無人電車の走行シーンが撮影された。谷中緑地公園では、業火に照らされた満開のエゾヤマザクラが、あの日の明け方と同様に、焼け落ちる街並みを呆然と眺める人々と上野駅方向へ走り去る無人電車を見守っていた。

四時五十分、明るさを増した胆振地方の空の下に、有線スピーカーからアナウンスが鳴り響いた。焼失区画に仮設置していた拡声器は、木造建築物や観測機器と共に焼け落ちていた。

「こちらは、苫北実験場、合同指揮所です。あと一時間ほどで、実験終了予定時刻となります。消火班は、延焼及び鎮火状況を確認の上、適宜消火活動に入って下さい。」

火勢は全体としてすっかり弱まり、一部の火災後発区画で盛んに炎が上がっている程度となっていた。非戦災ゾーンに通り一つで面

した場所では、鎮火した箇所が増えつつあった。
消火班は、非戦災ゾーンの指定待機場所や防火帯内の防空壕から続々と焼失区画に入り込んだ。そして、焼失区画内外の非焼失物件への影響確認と目視調査を開始した。彼らは、非焼失物件へ現に延焼しているか、その危険があると判断すれば、合同指揮所からの指示を待たずに直ちに強制消火する権限を与えられていた。逆に、燃え残り物件があれば合同指揮所に詳細な状況を速やかに報告し、指示を受けて点火、焼却させる役目も負っていた。消火班は、全国自治体の消防本部からの選抜部隊で組織されていた。
五時二十分、合同指揮所は焼失区画全体の鎮火状況と発煙状況を勘案した上で、延焼中の区画の消火班に対して個別に担当区画の消火時機とその方法を指示した。焼失区画の一部では、まだ火災が完全に収まっていなかった。しかし、その時点の火炎と発煙の状況、風向と風速、新千歳空港への煙の流入量からは、このままの状況でも、新千歳空港滑走路の閉鎖解除予定時刻までには支障が無くなるものと見込まれた。
五時三十分、合同指揮所は航空自衛隊千歳管制隊と北海道警察交通管制センターへ、現況と今後の見通しについて報告すると共に、滑走路の閉鎖解除と道央道の通行止め解除の時機について打ち合わせを始めた。少なくとも苫鉄線路沿いの焼失区画については、間もなく完全に鎮火する見込みだった。報道陣の中にはボチボチ帰り支度をする者も出始めたが、実験終了がアナウンスされる前の移動は厳禁だった。
五時四十四分、燃え残り家屋の焼却継続区画が日暮里町七丁目地内の二箇所にまで減じた。交通管制センターは、道央道の通行止め解除を予定通り六時三十分とした。千歳管制隊からは、現段階では旅客機の離着陸に若干問題がありそうだとの回答があった。
六時ちょうど、実験終了予定時刻を過ぎても、日暮里町七丁目では火災と激しい発煙が収まらず、懸命の消化作業が続けられていた。現場からは、耐寒実証実験用の新建材が燻り続けているとの報告が

入った。
六時四十分、新建材からの激しい発煙はほぼ収束し、あちこちから白煙がたなびく程度となった。新千歳空港周辺の視界が旅客機の離着陸には影響しない程度に改善されたため、千歳管制隊は滑走路の閉鎖を六時五十分に解除した。予定より二十分遅れだった。
七時三十分、この朝の初便となる羽田行きの旅客機が、新千歳空港ターミナルビルの搭乗橋を定刻に離れた。実験場脇の道央道は上下線とも車が順調に行き交っていた。七時三十五分に羽田行き初便が新千歳空港A滑走路の南端から滑走を開始する頃、焼失区画最後の火災が完全に鎮火した。
実験場内全域にアナウンスが流れた。
「こちらは、苫北実験場、合同指揮所です。七時三十七分をもって本実験は終了しました。見学者並びに部外遭難者確認作業の担当者は、係員の指示に従って移動して下さい。」
アナウンスが終わらないうちに道灌山浄水場の専用電話が鳴った。報道関係者と引率者は立入禁止エリア外へ移動せよとの指示だった。私はこの時、道灌山の高地から焼失区画全体を見渡した。しかし、徹夜の見物で疲れていたせいか、はたまた煙で目をやられたせいか、遠くをハッキリ見通せず、あちこちから立ち昇る白煙と、市街地にぽっかり開いた穴のような黒い地面しか記憶に残らなかった。
我々は疲れと眠気で重たくなった身体を引きずって、八百メートル先の田端駅まで歩いた。トンネル内のホームには京浜線電車が待機しており、新美沢駅まで移動後、貸切バスに乗り換えて美沢ゲートから一旦場外に出た。バスは千登勢市内と国道三十六号線経由で大回りし、苫小牧東インターチェンジ近くの仮ゲートから再入場した。私が不忍池の産技伝実験場本部へ辿り着いた時には、九時を回っていた。

第六章―４　焼け野原

これら三回の大火災実験では、焼死者はもちろん、火傷を負う者を一名も出さずに済んだ。負傷者は若干いたが、これは現場の点火担当者が炎上中の区画から退避する際、心理的な焦燥感から転倒したり防空壕の扉に指を挟まれたりしたからだった。幸い全てが軽傷であり、逃げ遅れて炎に囲まれると言った、生死にかかわる危険な状況は発生しなかった。

大火災実験の様子は、翌年夏に公開された映画の山場に挿入され、降雪中の爆発炎上シーンや暗夜の焼夷弾投下シーン、それに無残な廃墟と化した下町で罹災者が血眼になって家族を探すシーンが観る者を圧倒した。炎上中や焼け野原の映像は国内外のメディアから二次使用の申し込みが殺到し、膨大な使用料収入によって産技伝の付帯収益確保に大きく貢献した。実験は、商業的にも大成功を収めた。

ところで、映画の罹災者役の中には産技伝職員と民間警備員が混ざっていた。彼らが瓦礫の街で家族を血眼になって探しているように見えたのは、「部外遭難者確認作業」に真剣に取り組んでいたからだった。

大火災実験では、各回が終了するごとに、罹災者が焼け跡を彷徨するシーンの撮影を兼ねて、焼失区画内の遭難者有無の確認作業も実施された。各回の実験終了時には映画関係者も含めた各担当者の点呼が行われ、全員の無事をその都度確認していた。また、立入禁止エリアでは事前の点検が念入りに実施され、猫の子一匹残っていないはずだった。しかし、広大な市内区域を、それなりに広く焼き払った大火災実験である。何かの拍子に工事関係者や不正入場者が紛れ込み、遭難している可能性も否定できなかった。

本物の罹災者役の俳優は台本通りに真剣な演技をするだけだったが、エキストラ兼遭難者確認役を仰せつかった産技伝職員と民間警備員は、別の意味で役に真剣に取り組まざるを得なかった。

遭難者確認の手順はこうだった。
各回の実験終了後、焼失区画が予定通りの焼け野原に仕上がると、苫小舞市消防本部の責任者のゴーサインを待って、まず帝報の美術担当が、余燼燻る瓦礫のあちこちに演出用の「焼死体」をばら撒き始める。これがまたリアルな人形で、気が弱い人ならば夢でうなされそうな出来栄えだった。焼死体人形が撒き終ると、焼失区画を含めた戦災ゾーンの詳細な地図が役者と確認担当者に手渡され、撮影兼部外遭難者確認作業がいよいよスタートする。地図には人形の配置場所がマーキングされ、個体ごとの姿、形も併記してあった。
要するに、地図にマーキングされた以外の場所で人又は人骨のような物を発見したら、直ちに立会いの警察官又は消防関係者へ知らせろと言うことだった。
この史上最悪の屋外肝試し大会に参加したのは、民間警備員、産技伝職員の女子、指導センター員及び四十六歳以上の男子のうち、小遣い欲しさに志願した者たちだった。服装は、警備員と立会いの警察官が軍装か当時の警察官の姿、指導センター員が定番の憲兵姿、他の産技伝職員は焼け焦げたモンペや国民服を着て確認作業に臨んだ。中には割り増しの出演料に目が眩み、ボサボサ頭に煤だらけの顔、そして素足で頑張った女子職員もいた。
私は気乗りしなかったのでこの役を志願することなく、ゾーン外からその撮影風景を見守った。
一回目の大火災後の確認作業は、まあまあ気楽だったらしい。関係者の全員無事が事前に分かっており、部外者が立ち入ることは無いだろうとの半ば思い込みから、確認役は野次馬気分で各自の受け持ち範囲をそぞろ歩いた。
しかし、うら若き産技伝の女子職員が、仲御徒町四丁目で瓦礫から突き出ていた下半身だけの焼死体人形を見て貧血を起こし、その場からしばらく動けなくなる騒ぎが起きた。そのため、二回目以降は人形を事前に見せ、十分な説明後に希望者の意思を再確認するようにした。また、人形を見て不安定な心理状態に陥った者に対して

は、産業医がカウンセリング等のメンタルケアを実施した。
ちなみに貧血を起こした女子職員は、あの諸川さんだった。なお、諸川さんが紙片を手に積雪の御徒町界隈の廃墟を恐る恐る歩き、人形を見てその場にへたり込む様子は、後方のやや離れた場所で回していたカメラに偶然収められ、彼女の承諾を得て映画のワンシーンとして採用された。しばらくして給与とは別に映画の出演料が支給されると、彼女はその時のショックを引きずる様子もなく、嬉々として道内の有名スイーツを取り寄せまくったと言う。
二回目の実験の確認作業は、大した混乱も無く終った。
三回目の実験の確認作業は、それまでとは緊張の度合いが全く違った。焼失区画外への退避を頑なに拒んで大騒ぎとなった美川君の一件が、事故情報として内部関係者全員に周知されたからである。念のため、実験開始までに場内事業所の全職員と建設作業員全員の所在確認は取っていたし、実験開始直前まで行われた立入禁止エリア全体の巡回により、部外者は確実に排除したはずだった。
「でも、今回はこんなに広い範囲を焼いたんだもの。隠れ場所はいくらでもあったよね。」
誰かが心中をうっかり口にすると、周囲の遭難確認者の背筋には冷たいものが走った。そして、お願いだから「本物」だけは勘弁してくれよと、祈るような気持ちで焼け跡に入って行くのだった。しかし、三回目の確認作業でも本物の死体や不審物は一切発見されなかった。

私は三回目の実験後、週末を利用して焼け跡見物に出掛けた。実験終了直後に始まった部外遭難者確認作業と映画ロケは当日中に終わり、三日後には省線電車の運転が再開された。京成線は日暮里～新三河島駅間が焼失区画をかすめており、たまたま線路内に焼夷弾が着弾したため、構造物の復旧作業と安全確認が続けられていた。
私が上野下アパートを出たのは、雨上がりでどんより曇った日曜日の午後だった。色々な意味で動き易さを考慮して、国民服に身を

包み雑嚢を背負って苫鉄上野駅に向かった。もし場外用のハイカラな普段着で出歩いた場合、道中で運悪く映画ロケに当たれば回り道か時間調整を余儀なくされるし、巡回中の「憲兵さん」に服装でとやかく言われるのはもっと嫌だった。

雑嚢は統制部から支給された特別デザインの簡易リュックで、戦時中から終戦直後のロケが多かったこの期間中は外出時の必須アイテムだった。雑嚢にはカメラを忍ばせていた。場内の写真撮影は映画ロケが絡まなければ特に制限されていなかった。

私は上野駅で常磐線電車に乗り込むと、進行方向右側のドアに立った。電車はガラガラに空いていた。私以外の乗客は巡回中の指導センター員と、非番か公休の苫鉄職員ぐらいだった。場内の夜間人口が今より少なかったこの時期、日曜日の午後に鉄道を利用する人はまばらだった。大火災実験の関係者は一部を残してゴールデンウィーク中に場外へ引き揚げたし、非戦災ゾーンで研修や研究を続けている事業所の職員は、土日はほとんどが寮や社宅で燻っているか、場外へ行楽や買い物に出掛けるのが常だった。

乗客のうち一人は、機関士の永岡氏だった。五十路の彼も国民服姿で雑嚢を肩から下げていた。彼の子供は既に独立していたため、苫鉄三河島駅近くの社宅に奥さんと二人だけで入居していた。軽く挨拶すると、今日は公休で、上野駅前の苫鉄ストアへ買い出しに来た帰りだと言った。

電車はすぐに発車した。

鶯谷駅から先は焼け跡風の空き地が広がっていた。線路脇から言問通までの空間に、どこから持ってきたのか焼け焦げた廃材がばらまかれ、その向こうで、中根岸町と上根岸町の非戦災ゾーンの家々が灰色の空の下に薄暗く沈んでいた。寛永寺橋をくぐると焼け跡が更に広がったが、間もなく京成線の高架に視界を遮られた。線路の東側で二列に立ち並んでいたはずの木造家屋や商店は跡形も無かった。京成線の橋脚の間から、史実通りにポツンと寂しく佇む同潤会鶯谷アパートが垣間見えた。日暮里〜三河島駅間の築堤からは、左

側の車窓に延々と続く京成線の煤けた高架橋の上で、架線の復旧作業でもしているのか、櫓を組んだ黄色い作業車が一台見えた。

三河島駅に到着すると、永岡氏と一緒に電車を降りた。三河島駅周辺は駅の南側と東側に非戦災ゾーンが広がり、苫鉄の社宅や独身寮、それに私立学校の学生寮等が、場内で生活する者たちを受け入れていた。

場内の雪は四月中にすっかり無くなっており、桜もほとんど散っていたが、曇天下の高架ホーム上で頬や首筋を撫でる胆振地方の風は、まだまだ冷たかった。永岡氏は一礼すると階段を下りて改札口に向かった。私はホームに残って三百六十度をぐるりと見回した。

三河島駅の周囲は、焼け跡ロケがまだ残っている北西方向を除いて、非戦災ゾーンを中心にほとんどの区画で建物が出揃っていた。北東方向には、駅前の真土(まつち)国民学校や、少し隔てた所に建つ第八峡(はけた)田国民学校の木造風の校舎が見えた。視線を西側にずらして行くと、尾竹橋通を境に一面の焼け野原となった。京成線の高架橋や高い煙突等、鉄筋コンクリートの建物だけがくっきりと建っていた。美川君のおじいちゃんの店も、大体この方角に建っていたはずだった。高架橋の遥か向こう側から立ち昇る数条の細い灰色の煙は、美沢車両基地のＳＬが吐き出したものと思われた。

駅の西側には田端駅へ向かう苫鉄本線が無傷で真っ直ぐ伸び、南西方向には、本線を越えてから左へ弧を描く常磐線の行く先に日暮里駅が望めた。こちらの方向は、ある程度まで屋根の波が続くものの、防火帯と思しき空間を境に街がぷっつり途切れ、その先は日暮里駅から南方へ、モノトーンの世界が線路に沿って続いていた。東北線の線路を越えて更に遠くには、新緑には少し早い樽前山東麓の山肌が、所々薄くなった雲の下にどこまでも続いていた。

「機関士さん、お帰りなさい。」

不意に男の子の甲高い声が足元から聞こえてきた。視線を落として駅の南側地面に横たわる貨物線の先を見遣ると、さっき私と一緒に電車を降りた永岡氏が、尾竹橋通から貨物ホームに並行する道路

へ歩いて来た所だった。
男の子は堀ノ出学園小の児童だろうか。親元を離れて寮生活を送っている実験場内の小中学生にとって、近所の大人は親代わりだった。そして、通学時やロケ中にもちょくちょく顔を合わせる苫鉄の駅員や乗務員は、格好の話し相手であり遊び相手でもあった。
「今日はお休みだって言ってたじゃん。」
半分ふくれっ面で絡みつく坊主頭の男の子に、永岡氏は笑顔で何か答えた。よく通る男の子の声に比べて、大きいはずの永岡氏の声は明瞭に届かなかった。しかし、雑嚢の中から何かを取り出して顔の前に掲げる永岡氏の仕草から、会話の内容は概ね想像できた。
雲が切れて、薄日が少し差し込んだ。日が当たった家々の屋根が金色に輝いた。完成済みの家の屋根材は形状こそ瓦やトタンを忠実に再現していたが、太陽光発電システムの宿命で不自然な光沢があった。
私はぼんやりとこの「平和な」光景を見ていた。そのうち、随分前に図書館で見た空襲直後の悲惨な焼死体、吹雪のように降り注ぐ火の粉を休む間もなく振り払い逃げ惑った空襲体験談、道灌山浄水場から眺めた焼夷弾投下の様子が、フラッシュバックのように次々と脳裏に蘇り、得体の知れない切なさが徐々に込み上げてきた。
私の背後には、線路際から美沢車両基地の手前にかけて矩形の街の骸が横たわっていた。そして、肩を並べて家路についた少年と永岡氏の行く手には平穏な生活がささやかに軒を並べており、その向こうには見世物の死の街が混在していた。
「平穏な生活」も「死の街」も、冷静に考えれば北海道に再現された壮大なオープンセットであり、この景色を造った大火災も綿密に練られたシナリオ通りのものだった。しかし、実物大の迫力は想像以上に私を圧倒した。背後から吹き付ける、焼け焦げたにおいが少し混じった微風の中に、生きたまま焼かれて無念の死を遂げた先人たちの怨嗟の声を聞いたような気がした。商業主義でここまで踏み込んだ景色を造っても許されるのだろうか。先の戦争で命を落と

した人々がこの巨大な見世物の街を見たら、どう思うだろうか。
あの晩、道灌山浄水場で味わった憤りにも似た感情を噛み締めながら、私はしばらくホーム上に立ち尽くしていた。
不意に近くで汽笛が聞こえ、轟音と共に、線路一つ隔てた本線の下り勾配を臨空南駅行きの旅客列車が通過して行った。我に返って時計を見ると、先程の電車が折り返して来るまで十五分程になっていた。気分はすっかり沈んでしまい、周辺を歩く気にもなれなかったので、この日はもう帰ることにした。そして、電車が来るまでの間にもう一度駅の周囲三百六十度をじっくりと見回し、雑嚢からカメラを取り出して何回かシャッターを切った。

第七章―1　受け入れ準備

三回の大火災実験の余韻が覚めやらぬ五月下旬の夜間に、今度はロケ用の火災を起こした。これは昭和二十年五月二十五日夜の空襲の再現で、下谷区部御徒町二丁目の、昭和通と御徒町国民学校の間を中心とする焼失区画を焼いた。この時は前三回の経験を生かし、発火地点と時刻、それに消火のタイミングを微妙にずらして安全を確保しながら、役者たちが炎の街並みを逃げ惑うシーンも撮影された。

苫北実験場の市内区域は約一割が焦土と化した。むろん、実際に焼いたのは十ヘクタール余りで、残りは大火災実験後の着工を予定していた空き地を焼け跡風に化粧させただけなのだが、荒涼たる戦災ゾーンと無傷の非戦災ゾーンとの異常なまでに鮮明なコントラストは、見学で訪れた部外者はもちろん、撮影日程の都合で一旦実験場を離れ、久しぶりに来場した大物俳優をも慄然とさせた。実験の詳細をよく理解していたはずの産技伝職員ですら、居住区画に隣接していた住宅密集地がきれいさっぱり灰燼に帰した光景には、ショックを受けた者が少なくなかった。

実験場内の大火災は、実験用もロケ用も全て終了した。

本体着工五年目の五月末、大火災実験と付随するロケが終わって間もなく、帝報からその後の市内区域での撮影スケジュールが発表された。それによると、焼け跡で罹災者が生活再建に立ち上がる様子を戦災ゾーン全体で六月初旬以降に随時撮影し、終戦の日のシーンは六月中旬に撮影する計画だった。疎開学童が引き揚げ列車で帰京するシーンは岩代高田駅と上野駅周辺で九月中旬に撮影し、そこで場内ロケを一旦打ち切ることになっていた。

これを受け、産技伝では第二期工事の工区ごとの開始時期を関係機関に通知した。そして、大火災実験の焼失区画全体を使った撮影

が終了した六月十日以降、まず不忍池周辺、厩橋通以南及び本郷区部で第二期工事に着手した。

その後、第二期工事は順次拡大され、きれいに整地された焼失区画周辺の戦災ゾーンで、昭和十二年当時の意匠による街並みの再構築が始まった。この街並みが第一期工事の工法と大きく違うのは、再建されるほぼ全ての建造物が建築基準法や消防法に適合し、厳冬期の北海道の気象条件を十分配慮した構造となっている点だった。各戸に引き込む水道及びガス配管、通信回線と電気設備も、非戦災ゾーンと同様の規格で施工された。また、住居として使用する民家は、外観はレトロでも高気密、高断熱構造とし、居住性重視のコンセプトが徹底して採用された。

一方、非戦災ゾーンで戦時中の姿に模様替えしていた建造物ついては、ロケが一旦打ち切られる九月下旬以降に手直しするとされた。

場内の未舗装道路では、全ての箇所で舗装工事が始まった。工事に当たっては国内舗装材メーカーが開発した浸透舗装材や緑化舗装材を採用し、酷寒地における道路雨水浸透浄化システムの実用性を検証する実証実験も展開した。場内道路の舗装率を上げたのは、衛生面に配慮したからだった。不特定多数の入場者を受け入れる実験場完成後は、快適で衛生的な歩行環境を確保する必要があった。舗装工事完成後に映画撮影等で未舗装道路を再現する場合は、当該箇所に土砂を撒くなどして対応した。街角の電柱と電線も再整備されたが、これは場内専用ＰＨＳや緊急無線用のアンテナ代わりに建てたものだった。

第二期工事の開始と同時に苫小舞市は実験場内に適用する住居表示の条例を修正施行し、従来の仮の町名や番地を正式に採用した。併せて、場内滞在者のうち正式な居所が決まった者から順次、まっとうな現住所での住民登録を始めた。

私の場合、新しく交付された住民票記載事項証明書の住所欄には「苫小舞市下谷区北稲荷町三十四番地　上野下アパート二××号室」と記された。ちなみに「下谷区」は行政区分ではなく、市内区域の

各町名に冠された識別符号のようなものである。

ところで、「大火災実験終了の翌春」が約束されていた公立小中学校の開校に、鳥飼監督の工事再開先送り要請が影を落としそうになった。これは、鶯谷駅周辺の第二期工事の着手が映画撮影終了後の九月下旬にずれ込むことと、荒川区部を南北に貫く尾竹橋通へ、既に第二期工事が始まった工区を目指す工事用車両が集中したからだった。外部からの建設資材搬入は鉄道を使うとしても、荷卸しする駅から建設現場までの資材運搬は、工期を勘案すると小回りの利くトラックに頼らざるを得なかった。もし翌春になっても状況が変わらない場合、トラックが頻繁に行き交う中で小中学生を通学させるのは危険だった。

そこで、産技伝施設部（実験場着工後、技術部が施設部と電気部に分離。）は、尾竹橋通と言問通沿いへの通学路スペースの確保と、根岸尋常小学校及び第二日暮里尋常小学校付近で両街路を横切る公共地下道の建設を急きょ決定した。市立小学校に充てる根岸尋常小学校の施設も、市立中学校に充てる第二日暮里尋常小学校の施設も、整備は順調に進んでおり、教員の転配属も目処が立っていたため、どうやら翌年四月の開校には間に合いそうだった。

第二期工事の槌音が高く響く実験場の夏は、あっという間に過ぎ去った。

九月下旬、北海道の低地にも秋の気配が降りて来た時節を選んで、実験場建設工事中最後の映画ロケが実施された。終戦後の昭和二十年十月、強制疎開の学童たちが東京に帰るシーンだった。これに合わせて、前年八月末の夜間ロケに召集された子役のうち、小学四～六年生が主役級の俳優と共に再び苫北の地へ集結した。子役たちは一学年進級していた。

ロケは二日間に分けて行われた。

一日目は朝早くから出演者全てが苫鉄上野駅に集合し、各国民学

校への行進と校庭での解散式、それに焼け跡の、或いは焼け残った自宅への帰宅の様子を撮影した。関係者は昼前に全員が岩代高田駅へ移動し、昼食後直ちにリハーサルを開始した。帰京列車はリハーサル用に一回、本番用に同じ編成でもう一回運転され、この列車には、所々の窓枠にガラス代わりの木片をはめ込んだ傷だらけの客車が充当された。客車は帝報の要請により、終戦直後の混乱と荒廃ぶりを再現すべく外観をボロボロに化粧した。

岩代高田駅での最後のシーンは、夕方、駅前に集合した疎開学童たちが引率教員による現地最後の訓辞を受け、疎開先で世話になった人たちや現地の子供に別れの挨拶をし、帰京列車に乗り込んで駅を離れるまでだった。その日は午後から快晴となり、秋の夕日が駅前広場に整列した子役たちを照らした。子役たちを乗せた帰京列車は、もう少し時間が進んだ日没後、濃さを増す藍色の空の下を岩代高田駅から発車した。

二日目は、上野駅に到着した帰京列車から疎開学童たちが降り立ち、学校に向けてコンコースから出るまでを午前中に撮影した。その日のロケは帝報側の計らいによりマスコミにも公開された。私は帰京列車の走行シーンの撮影現場まで、マスコミ各社を引率した。

この当時、東北線東側の下谷区上根岸町は第二期工事に着手しておらず、焼失区画や着工保留区画にはバラックや闇市などが再現されていた。それらはこの日の撮影のために残しておいた終戦直後のパノラマであり、上根岸郵便局と寛永寺橋の間から東北線を眺めると、前景にはバラックの点在する焼け跡が広がり、背景には秋色に染まり始めた谷中から上野の山にかけての台地が望めるのだった。

映画の撮影隊は明け方から上根岸町七二番地付近に櫓を組み、据え付けたカメラを苫鉄の線路に向けて、子役たちを乗せた帰京列車が来るのを待っていた。そして、目当ての列車が来るまでの間、上野駅行きＳＬ列車や常磐線電車が通るとカメラリハーサルを繰り返した。

やがて黒煙を上げて帰京列車が近付いて来た。お膳立てされた前

景と自然の色合いを生かした背景に挟まれて、疎開学童を満載した列車が朝日を浴びて終着の上野駅へ向けて驀進するシーンは、墨絵のように幻想的だった。なお、上野駅の地平ホームに到着した帰京列車から次々に飛び出した主役級の学童が、我が子の帰りを待ちわびていた母親目がけて駆け寄るシーンは、NGが出て撮り直したそうである。

この時の映像は映画のラストシーンを飾ったほか、エンディングクレジットの背景にも使用されて観客の涙を搾り尽くすのに一役買った。

戦時下が舞台のロケが全て終わり映画撮影が一段落すると、イメージの良くなかった指導センター員の制服を民間警備員に準じたデザインへ変更する話が持ち上がった。ところが、軍服姿が消えると往時の雰囲気が失われて少し寂しくなるとの意見がどこからか出た。また、警察官や他の民間警備員との外見上の区別がつきにくくなると、トラブル発生時の苦情対応で混乱する懸念もあったため、指導センター員の制服は、しばらく「憲兵さん」のままとして様子を見ることにした。

第二期工事が場内全域で本格的に始まり、映画関係者の大半が実験場から姿を消すと、それまで頻発していた指導センター員絡みの苦情やトラブルが激減した。実験場内で多数派になった工事関係者は時代考証とは無関係だったし、他の場内滞在者も、映画撮影が無くなったおかげで概ね自由に振舞うことが許された。忘れた頃に散発するメディア対応の時以外は、「憲兵さん」からお咎めを受けることがほとんど無くなった。

第二期工事中の指導センター員の労力は、もっぱら場内備品の整備に充てられるようになった。と言っても、小さな不備や瑕疵を見つけては日曜大工宜しく修正する程度の作業で、手の込んだ作業や大掛かりなものは、統制部設備課や施設部、電気部を通して専門家が対応した。これらの整備は突発的な映画等のロケに備えて場内の

景観を維持するためのものだった。指導センター員がメディア対応で場内滞在者にあれこれ口出し指導する回数よりも、場内の備品調査や修繕依頼に奔走する回数の方が多くなった。

日が経つにつれ、場内滞在者の、指導センター員を見る目が変わってきた。年中無休で二十四時間、呼び出しに応じてどこにでも駆けつけ手早く対応して帰って行く軍服姿の彼らは、場内滞在者の目に頼もしく映り始めた。指導センター員の面々も、指導事項を一方的に相手へ押し付けて反発を買う割合より、頼まれたことを片付けて感謝される機会が増えたことで、仕事に対するやりがいと愛着心が高まった。それが潤滑油となって、指導センター員と場内滞在者とのコミュニケーションが徐々に深まって行った。

依頼者から指導センター員に世間話を切り出すことがだんだん多くなり、時には話し上手な指導センター員が出張先を笑いの渦に巻き込んだ。また、時代考証に関する悩み事相談と裏話の披露は指導センター員の得意とするところだった。例えば、昭和十年頃から終戦直後までの、庶民生活に関する史実と当時の法規制を実際の場内生活にどう生かせば良いのか、指導とは別の次元で聞き手が納得するまでじっくり解説した。

これらの積み重ねが実を結んでか、第二期工事が完成する頃には、指導センター員は、当初とは違った親しみと尊敬の念を込めたニュアンスで「憲兵さん」と呼ばれるようになった。更に、この当時に非公式で実施されたアンケート調査の結果、指導センター員の制服、制帽及び腕章が正式に旧陸軍憲兵隊の意匠となった。

このような経緯があって、現在でも「憲兵」の腕章を巻いた指導センター員が実験場内を日々巡回しており、産技伝職員はもちろん、協力法人の職員であっても、例えば上野恩賜公園でドラマロケが予定されている時に、場外出張帰りの派手なネクタイ姿のままベンチで横になっていようものなら、胸元の職員タグを目ざとく発見され、

「あの、恐れ入りますが、その姿では他の入場者に示しが付きませんので―。」

と優しい口調で厳しい指導を受けかねない。そして指導センターから統制部、統制部から当該職員の所属部署へと指導内容が伝達され、所属長からきついお叱りを受けると言うシナリオが用意されている。

場内滞在者にとっては、わだかまりが取れた今でも、やっぱり怖い「憲兵さん」なのである。

ところで、指導センターの隣の厚坂屋社宅は、百貨店センターの研修者用宿泊施設となっている。そんな地理的な条件が知れ渡っているせいか、上野厚坂屋の女子研修生に対する憲兵さんの指導が甘いと言うやっかみの声が一部から上がっている。事実とすれば由々しき事態だが、何しろ美川君事件が起きてから総務部分室は統制部に頭が上がらない。総務部の配下にある私としては、この件について深く追求しないことにする。

本体着工五年目の十月、非戦災ゾーンの建造物をはじめ、場内専用自動車及び鉄道車両に対する、昭和十二年当時の外観、意匠への化粧直しが始まった。「国民学校」の看板は「尋常小学校」や「高等小学校」に書き換えられ、谷中緑地公園や場内の各寺院では、映画撮影用の墓石が次々に撤去された。大火災実験の合同指揮所に充てられた東京府美術館の建物は、東京下町空襲資料館兼大火災実験記念館として生まれ変わるべく、内部の改装工事を始めた。また、実験場全体として、開業後を見越した各種サービスの提供準備に入った。

苫鉄では、法令上専用線扱いとなっていた本線（植苗〜三河島〜田端〜臨空南駅間）の一般客貨輸送の開始に向け、地上設備の改良や客車の改造と、入念な点検補修作業を開始した。第一種鉄道事業の免許は既に下りていたため、苫鉄本線の一般客貨営業は、予定通り翌年三月に開始できそうだった。

その年の十二月、実験場にまた、長く厳しい冬が訪れた。映画撮影の無い実験場では、思い思いのファッションに身を包んだ場内在

住者や研修生が、北海道の寒さを噛み締めながら春を待っていた。住宅整備等の地上の作業は積雪のため中断していたものの、市内区域の地下では、実験場の工期内完成を目指して共同溝内の通信ケーブルの再構築と機能確認作業が行われていた。

苫小舞市は、実験場内の市立小中学校と子育て支援施設を、翌年四月に開校園すると広報した。この件の詳細は、産技伝を始めとする場内の関係事業所の人事担当者へ年末までに通知された。

本体着工六年目は、実験場が完成に向けて大きく動いた年だった。

苫鉄は降雪と季節風の合間を縫って、一般営業開始に向けた施設、車両の整備と機能確認を繰り返し、二月下旬までに監督官庁の厳格な完成検査をパスした。そして三月下旬、本線が普通鉄道として営業を開始した。専用鉄道時代から続いていた全列車のＳＬけん引はそのまま引き継がれた。製造中だった車両が全て完成し、電車も客車も計画両数が出揃った。

苫鉄の本線以外の各線は引き続き専用鉄道として運営されたため、運転設備、車両の内外装及び機能は昭和十二年当時のレベルのままでも法的な問題は無かった。しかし、一般入場者受け入れ時の安全確保を目的として、本線と同等レベルの信号保安設備を導入した。また、専用鉄道から本線経由でＪＲ線へ乗り入れる車両には、本線専用車並みの安全対策を施した。

乗務員については、本線を運転するＳＬ機関士とディーゼルカーの運転士はもちろん、本線の東根岸駅まで乗り入れる常磐線電車の運転士にも国家資格を事前に取得させた。

苫鉄が一般営業を開始して間もなく、新規の異動者や既に着任していた単身赴任者の家族が、実験場内へ続々と転入して来た。そして四月、念願の市立小中学校と子育て支援施設が市内区域に開校園した。私の家族も小学校が春休みに入った後の三月二十七日に上野下アパートへ入居し、一年半ぶりに全員が一つ屋根の下で暮らすようになった。無駄に広かった間取りがあっという間に手狭になった。

引越し当日、私は先に届いていた家財道具の荷解きを済ませてから、汚れが目立たず動きやすい国民服姿のまま、私と同じく単身赴任生活にピリオドを打つ須田君と一緒に、新千歳空港まで家族を迎えに行った。

到着ロビーから子供四人と一緒に出てきた家内の第一声は、

「そのよれよれ、何。」

だった。

この当時、国民服姿で場外へ買い物や用足しに出る男性滞在者はまだ多く、自分としては何の違和感も無かったが、さすがに家内は見慣れぬ国民服姿の私に少々面食らったようだった。

第七章―2　完成

本体着工六年目の夏、中長期滞在の場内職員の家族をも飲み込んだ実験場の夜間人口は、工事関係者も含めると一万人以上に膨れ上がっていた。市内区域だけで一つの行政単位が生まれそうだった。戦災ゾーンでは、雪融け後に再開された第二期工事が佳境に入り、旧き良き時代の街並みが次々に蘇った。

人口が増えると、商行為を伴う研修施設には実験場外に勝るとも劣らない活気がみなぎり始めた。場内滞在者向けの飲食店主、日用品の製造販売等の商工業経営者や中小開業医の懐具合も徐々に好転し、損失補てんを受けなくても自立できる目処が立ちつつあった。実験場では場内滞在者向けの商売を行う中小事業者を大火災実験前から受け入れていたが、場内滞在者が少ないうちは採算が合わないことがはっきりしていた。このため、赤字決算の中小事業者は、産技伝と協力法人が積み立てていた実験場基金からの損失補てんを受けていた。

八月のお盆前、産技伝では既存の各研修施設での一般職員研修の受け入れと、旧戦災ゾーンに新しく建設された居住施設における実証実験モニターの一般募集を十月一日以降解禁するとして、協力法人の担当部署へ正式に通知した。九月中には旧戦災ゾーンの約七割で第二期工事が完成する見込みだった。

それまで、場内の研修施設は研修担当者や立ち上げスタッフのみを受け入れており、研修目的での入場は、インストラクター候補生に限って認めていた。また、居住施設での実証実験モニタリングは、住宅メーカーや建材メーカーの現地スタッフか産技伝の嘱託職員が、非戦災ゾーンで細々と続けていたに過ぎなかった。

八月下旬、国内や外資系の住宅メーカー数社から、「実験場完成に先駆けて戦前の下町情緒をたっぷりと堪能できる。」を謳い文句に場内居住施設の実証実験モニターの募集要項が公表された。これ

には、もの珍しさと昨今の住宅事情も手伝って全国から多数の応募があった。しかし、募集世帯数に限りがあったことと、厳冬期の北海道で生活しながらシステムの使い勝手を客観的に検証するには、相応の忍耐強さと冷静さが要求されたため、後々トラブルが発生しないように、応募者全員に書類審査と面談を課して候補世帯を絞り込んだ。実証実験モニター用の住宅にはセキュリティシステムの再構築や停電対策等の工事を優先施工して、居住者に使い勝手を検証してもらうことになっていた。

　これらの一般研修生や一般公募の実証実験モニター受け入れに際し、場内に心療内科を専門とする医師団が常駐するようになった。これには、中長期滞在者の家族の心のケアも目的に含まれていた。医師団は、苫鉄日暮里駅付近に開設した市立苫北保健センターと協力しながら、軽いホームシックから、いつぞやの美川君のように空想と現実の区別がつかなくなる重症のケースにまで対処できる態勢を整えた。

　私の家族は、幸いホームシックにかかることなく実験場生活に馴染んでくれた。特に子供たちは、実験場内外の文化の落差を楽しんでいるようにも見えた。遊び仲間とのやりとりから突拍子も無いイベントを提案することもあり、今でも私の仕事の重要な情報源として活躍してくれている。例えば、我が子の何気ない一言にヒントを得て実現したイベントに、電子ゲーム充電用の手回し式発電機を釣竿のリールに見立てた「路面電車を吊り上げろ」があった。しかし、出力僅か三ワットの発電機を子供五百人が目一杯回してもウンでもスンでもなく、結局は対象を小型の工事用車両に代えてお茶を濁した。

　家内は、ストレス解消と家電用蓄電池への充電を兼ねて、「清島尋常小学校」こと、産技伝電気部直営のフィットネスクラブに通って、日々汗を流している。ここではエアロバイク型やウォーキングマシン型の発電機を教室にずらりと並べて、場内の女性陣、或いはメタボ予備軍の運動不足解消と省エネルギーの両立を図っている。

家族を呼び寄せたのは、とりあえず正解だった。
しかし、難点を一つ挙げるとすればマイカーの処遇があった。
実験場内は鉄道とバスで容易に移動できるし、実験場シャトルを乗り継いでの新千歳空港往復にもストレスは無い。荒天時を除けば、特に不便は感じなかった。しかし、一家で暮らすとなると、休日には場外へのショッピングやドライブと言った家族サービスも必要と考え、マイカーも家族とは別便で北海道へ搬送した。
ところが、家族とドライブへ出掛けるたびに、マイカー用駐車場までのアクセスの悪さに泣かされた。産技伝や苫鉄職員のマイカー駐車場は、他の協力法人に遠慮してＪＲ苫小牧駅からやや離れた市有地に確保されていた。苫鉄上野駅からは、常磐線電車とＪＲへの直通列車を乗り継いで五十分程度かかり、更に十五分以上歩かされた。
旅行開始前に一家揃って取りに行くのはまあ良いとしても、問題は帰りだった。散々遊んだ後のくたびれた足で、子供と家内を駐車場から歩かせるのは気の毒だった。苫小牧駅で先に家族を降ろし、私一人で車を置きに行ってから一緒に帰る手もあったが、当時も今も苫小牧～苫鉄上野駅間の直通列車はほとんど無く、途中の乗り換えが面倒だった。夏休みが終わる頃には、家族を臨空南駅で降ろして直通列車で先に帰宅させ、私一人が駐車場までマイカーを回送し、大回りして帰る方法が定着した。
はるばる渡道させたマイカーだったが、回送の手間が嫌われて主役の座を千登勢市内のレンタカーに奪われ、半年余りで車検切れを迎えるとあっさり手放してしまった。

その年の十一月下旬、戦災ゾーンの約八割で第二期工事が完成し、協力法人の実験・研修施設は全て竣工した。残る地元雇用促進用の商工業施設の建設が、年明けの完成を目指して急ピッチで進められていた。利用方法や管理主体が確定していない土地や施設は整備が後回しにされたが、これら未成区画のほとんどは将来の場内人口の

増大に伴って整備すべきものであり、場合によっては未着工のまま放置しても構わなかった。

真冬の実験場は、第二期工事関係者の大半が去ったにもかかわらず、秋口から新たに加わったデジタル対応工事関係者や中長期滞在の転入者、更に次々と入れ替わる短期滞在の研修生とで、なおも一万数千人規模の昼間人口と、常時一万二千人を超える夜間人口を擁していた。

これら一万数千人規模の入場者に対する本人確認手段と実験場の入退場手続きは、デジタル対応工事が竣工するまでは極めてアナログチックだった。入場者専用の身分証明書や滞在許可証には入場者本人の顔写真が貼り付けられており、入退場手続きの際は、臨空南駅、植苗駅及び実験場各ゲートの警備員がこれらを確認し、入退場台帳に記載する方法を採用していた。バスに乗って団体で入退場する時は、バスの添乗員が乗客全員をチェックし、各ゲートで一括して台帳に記載してもらっていた。

工事が進むにつれて、また、滞在人口が膨らむにつれて、各ゲートの警備員の負担と台帳の誤記載に伴うトラブルが増加してきた。入退場者の認証手続きの負担軽減を求める声が多くなり、デジタル対応工事の完成が切実に待ち望まれるようになった。

年が明けて本体着工七年目の一月上旬、産技伝では実験場内の全法人、全個人に対して、職員と小学生以上の同居家族、工事関係者の本人確認手段に生体認証を加え、即日実施すると通知した。この日以降に入場許可又は滞在延長許可を申請する場合は、従来の書類の提出に加えて入場者本人の生体認証登録が必要となった。既に入場している者は、一月末日までに所属事業所か最寄りの入退場事務センターで登録を済ますよう義務付けた。生体認証による入退場チェックは三月以降に運用を開始するとされ、対象者には順次ＩＣカードを交付したが、本運用開始までは従来のアナログチェックを継続した。ＩＣカードは入場許可証を兼ねると共に、所持者の本籍、氏名、生年月日、所属事業者、傷害保険被保険者証番号、任意の手

指の静脈パターン又は左右いずれかの眼球の虹彩パターン、パスワード等が登録された。このＩＣカードは、その後一般見学者用バージョンも発行された。

二月に入ると最後まで工事が続いていた下谷区上根岸町の商業施設群が完成し、場内全ての商工業施設で、入居予定者との使用協定が締結された。

二月十六日、第二期工事と並行して進められていた通信及びセキュリティシステム構築工事、いわゆるデジタル対応工事がほぼ完了した。実験場の一般開放に不可欠な入退場確認システムが試験運用を開始し、付随する入場者生体認証データベースも同時に稼働を始めた。上下水道等のインフラや地元ＣＡＴＶ事業者によるインターネット及び映像配信サービス等は既に供用されており、戦災ゾーンの一部で工事が遅れていた固定電話回線についても、約半月後に使用できる見込みとなった。

同日、産技伝は生体認証チェックの本運用を三月十六日に開始すると実験場内外の関係者に通知した。一万人分を超える膨大な量の登録作業とカードの発行は一月から既に始まっており、二月十七日以降はＩＣカードが交付された者から順次、苫小牧、植苗、臨空南の各駅の実験場入場者専用改札口及び丹治沼、植苗、美沢の主要ゲート詰所に設けられた読み取り機で使い勝手を検証した。

結果は小さなトラブルが散見されたものの、単純な取扱いミスが原因のものばかりで、三月十六日以降の本運用開始には十分間に合いそうだった。これは、非戦災ゾーンの研究施設で、三年以上もかけて膨大な回数の実験と入念な検証を続けて来た成果だった。

三月十四日午後、固定電話回線工事が全域で竣工し、十六日にはデジタル対応工事が竣工して実験場は一応の完成を見た。

また、十六日正午をもって、実験場周辺に設置された通信アンテナから大手通信事業者の特定周波数に対する遮蔽電波が発信される

ようになり、道央道付近や岩代高田駅等の一部でこっそり使えた携帯電話は使用不能となった。国内の人口カバー率がほぼ百パーセントと言われる携帯電話を敢えて使えなくさせる対策工事だったが、市内区域の大半は元々が樹林地帯で主要携帯電話会社の通話エリア外となっていたため、大掛かりな土木工事は道央道沿い及び岩代高田駅周辺だけで済んだ。

例えば市内区域及び美沢区域では、苫小牧東インターチェンジの南端から美沢パーキングエリアにかけて、本線車道に面した実験場東縁に、用地境界を兼ねた高さ三メートル程度の電波遮蔽フェンスを連続して設置すると共に、美沢車両基地の照明用鉄塔に通信機能抑止用の電波発信機を添装し、千登勢市及び道央道方向からの電波を遮断した。フェンスは強風対策のためメッシュ状とし、微弱な電波を出力する方式とした。植苗区域では、電波発信機を岩代高田駅と東根岸駅の鉄道用信号柱に添装すると共に、電波遮蔽フェンスを丹治沼映画村の東西両辺に設置した。

例外として、臨空南駅と植苗駅の構内に限り、一般旅客と荷主の利便性確保のため電波遮蔽工事の対象外としたが、両駅周辺と鉄道車両のいずれに対しても、通話をサポートする中継用アンテナは設置しなかった。

なお、一般の携帯電話が事実上使用できなくなることに対する救済措置として、市内区域では、屋外公衆電話が昭和十二年当時と同じ街角に同じ外観で設置された。外線通話は固定電話と同じく交換台経由の有料とし、警察、救急消防への緊急通話は直通回線により無料とした。

四月を迎えると、全ての研修施設へ新人研修や中堅者研修の目的で続々と短期滞在者が押し寄せた。宿泊施設や飲食店は人手の少なさから大忙しとなり、人気の店には長蛇の列ができた。観光客の入場が認められていなかったこの時期、中小の小売業者や宿泊業者は、経費節減のため従業員の増加に踏み切れないでいた。実験場基金に

よる損失補てんは、この年の三月までで終了していた。
苫鉄は、ある程度の無駄を承知で観光客受け入れを想定した運転本数に増発し、更に苫小牧〜苫鉄上野駅間に通勤列車を設定した。市内区域の各路線は、地下鉄線も軌道線も、朝のラッシュ時は最短五分間隔、日中は十五〜二十分間隔、夕方のラッシュ時は十分間隔で運転され、場内の通勤通学の大切な足として走り回った。また、普通乗車票、定期乗車票、回数乗車票の正式運用も場内の鉄道・バス全線で開始した。これまでの事業所単位のツケは原則廃止となり、場内滞在者一人ひとりから乗車運賃を徴収し始めた。
新千歳空港と臨空南駅を結ぶ実験場シャトルも、それまでのチャーター便の扱いから路線バスとしての運行を開始した。
四月上旬、短期滞在の研修生も含めた実験場の昼間人口は二万人、夜間人口は一万八千人にまで膨らんでいた。昼夜の人口差は、日勤職員と清掃等のパートタイマーらの地元雇用者の分だった。
空路で、或いは陸路で実験場に足を踏み入れた短期研修生は、SLがけん引するレトロ客車に揺られて着いた上野駅の駅前広場で、路面電車が走り回る市内区域の壮大な異次元空間に言葉を失い、続いて、場内の住民や研修先のインストラクターが戦前の身なりで当たり前に闊歩しているのを見て度肝を抜かれた。実験場で昭和十二年の東京下町を体験した者の数が増えると、その様子が口コミやインターネット上で喧伝され始めた。
時には体験者が発信したツイッターやブログに、
「駅前飲食店街のメニューにバラエティが無い。」
「パブリックスペースは暗いし暖房は効かないし寒く感じる。」
「計算はソロバンか石器時代のレジスターしか使えない。」
「ケータイが通じないから不便。」
「あの憲兵の偉そうな態度、一体何様?」
と言った不満も書き込まれた。
そんな愚痴さえも実験場をまだ見ぬ者にとっては神話であり、当時は蚊帳の外だった場外一般人の興味はいやが上にも高まった。特

にレトロオタクや鉄道好き、オールドカーファンにとって実験場は聖地にも等しく、早期の一般公開を求める声が怒涛のように押し寄せるまで、さほど時間はかからなかった。

四月中旬になると、苫鉄のＳＬ列車が場外から望める植苗～東根岸駅間と臨空南駅周辺には、カメラを構えたＳＬファンが連日押しかけるようになった。沿線のゴルフ場への道路では思わぬ渋滞が発生し、その道路からの入場ルートとなる丹治沼、植苗、美沢の各ゲートでは、警備員とＳＬファンとの間で小競り合いも起きた。

実験場は「体験実習の場」としては一応完成したものの、二次的な目的である「観光スポット」としての機能は未完成だった。産技伝は協力法人と歩調を合わせながら、観光スポットの機能を早期に充足させるべく、一般公開に向けた最終調整を急いだ。

一般者用入退場確認システムの運用、セキュリティ対策と大規模停電時の対応は早い時期から検討と検証が重ねられて来た。特に停電対策は万全を期すため、平素から「計画停電」を適宜実施し、異常時対応を滞在者に実践してもらっていたほか、生体認証等の種々のデータベースを、複数の台帳に転記して分散保管する手作業も進めていた。旅行傷害保険や盗難保険の取り扱いについては、国内大手生保会社、損保会社との調整を鋭意進めていた。

四月下旬、観光目的一般入場者対応のシステム改修は全てクリアできる目処がついた。残る運用面についても、関係事業者間の協定締結及び監督官庁からの許認可が五月上旬に全て出揃ったため、産技伝では、実験場の全システム本稼働及び一般入場者の受け入れ開始日をその年の七月一日とすることに決定し、内外に公表した。更に一般入場者向けの小売、宿泊、医療等の事業者を追加募集すると共に、夜間の防犯防火体制を充実させるため、場内居住施設の常駐管理者を大々的に追加公募した。

なお、一般入場者には旅行傷害保険と交通事故傷害特約に暦日単位で強制加入させ、一般入場者向けＩＣカードを発行するものとし

た。併せて、一般入場者の事前入場手続き、保険の加入手続き及び生体認証登録を、六月以降、植苗駅、臨空南駅及び美沢ゲートに設ける「当日入場手続きカウンター」の他、新千歳空港、苫小牧駅、産技伝の本支社及び函館分室の専用カウンターで受け付けることも発表された。

六月一日、予定通り一般入場者の事前入場手続きが始まった。

同じ日に、産技伝と北海道が出資する第三セクターの苫北フィルムコミッションが、実験場内で動画撮影等を行う場合の受付窓口を、下谷区上野元黒門町の通称「上野月活館」に開設した。それまで、場内ロケの申し込みはマスコミの取材と同じく産技伝広報課が受け付け、統制部業務課で調整していたが、一般入場者向けの業務が増大し始めた両課の負担を軽減させるため、マスコミ以外のメディア対応を苫北フィルムコミッションに委託したのだった。発生する映画ロケ等の撮影料収入は、委託手数料を差し引いた額を実験場運営費の足しにする計画だった。

苫小舞市は、場内居住者の増加により市立小学校（根岸尋常小学校）が手狭になった場合を想定して、三河島地区自治会集会所兼災害備蓄倉庫として使用中の、第八峡田尋常小学校の転用調査費用を補正予算に計上した。

イベント企画室は多忙を極めていた。私は苫鉄広報課の北田さんと一緒に、一般入場者受け入れ開始当日と、それに続く夏休みのイベントをどう盛り上げるか、協力法人の企画担当部門やＪＲ各社との打ち合わせに連日奔走した。北田さんは相変わらず軌道線の車掌を兼務しており、その経験が「利用者目線」のイベント企画に大いに役立った。

六月二十一日、産技伝は場内の夜間人口がついに二万人を超えたと発表した。

六月二十九日、苫小舞市民と千登勢市民、それに国内外のマスコミを招いて内覧会が開かれた。

植苗駅と臨空南駅からは、ＳＬにけん引された特別列車が苫鉄上野駅に向けて出発した。ＳＬの先頭にはそれぞれ、交差した日章旗が掲げられた。両列車は日暮里～上野駅間で併走するダイヤが組まれ、たまたま研修等で居合わせた場内のＳＬファンの格好の餌食となった。寛永寺橋、凌雲橋、両大師橋等の、東北線を跨ぐ全ての橋は、マスコミとこれらのファンで埋め尽くされた。

そして実験場の本体着工から七年目の七月一日、産技伝は苫北実験場の完成を声高らかに宣言し、一般入場者の受け入れを開始した。戦災ゾーンの約一割に残る空き地は、実験・研修施設の追加及び夜間人口の増加を見越して、未着工のまま残された。

第七章―2　完成（後書き）

次回で完結します。

終章　その不都合も文化の伝承ゆえ

私は念願が叶って産技伝に転職し、実験場計画の全容を知った時、その壮大な計画と理念に感動して、家族のみならず、当時小学生だった姪にまで誇らしげに吹聴した。

「おじさんが入った会社は、今、北海道に、地球環境を守るための色んな実験をする新しい大きな街を造っているんだよ。」

浮かれ気分の私に、姪はぴしゃりと答えた。

「街を新しく作ったら、そこの自然が壊されちゃうでしょ。」

これには参った。

私は折に触れてこの時の姪の言葉を思い返し、自分なりにその問いかけの解答を探している。しかし、「将来の環境破壊から地球を守り、退化から人間を守るための一時的な犠牲」と言うありきたりな大義名分以外、まだまだ納得の行く解は得られない。化石燃料を燃やして二酸化炭素を排出するけれど、昔気質の職人たちに操られるＳＬが我が物顔で走り回るこの実験場を、今は高校生の姪はどう見ているのだろうか。

そのＳＬに繋がれた硬いシートの三等客車は、寛永寺橋をくぐり、鶯谷駅を横目に過ぎると、減速しながら右カーブに差し掛かる。進行方向左側の線路際は、大火災実験後の第二期工事で新築された神社と木造民家が連なっている。本物の東北本線や常磐線に乗っていれば、艶かしい装飾のホテル街が出現する辺りである。

カーブをだらだら進み、高架ホームに向かう線路に挟まれた掘り割りを下り、短いトンネルをくぐり、構内のポイントをいくつか叩き、終着上野駅の地平ホームにゆっくり滑り込む。臨空南駅から僅か十五分の汽車旅は、こうしてあっけなく終わってしまう。

長閑な客席での移動は、ＳＬ運転台内の火事場の苦労を知っている私にはいささか物足りない。しかし、初めて実験場に来る人たち

にとって、この十五分間、或いは植苗駅からの二十数分間は、とても濃密なものであるらしい。確かに感覚的には昭和十二年の東京下町への時間旅行である。客車内に漂う煤のにおいと下町の異次元空間のダブルパンチは、実験場への訪問者を今日も圧倒し続ける。

列車の車内放送は極めて事務的で、上野駅到着前であっても乗り継ぎ案内と改札口を出場する際の注意点を伝えるのみだ。遊覧列車にありがちな観光案内や背筋がむずがゆくなるような演出口上、それに英語による自動放送は一切無い。

そう、ここは「実証実験場」なのだ。テーマパークとしての顔は営業施策上の一面に過ぎない。観光客には不親切とも言える前近代的な対応には、「その不都合も文化の伝承ゆえ」、ご容赦頂きたい。

東北線の汽車が到着した上野駅地平ホームは、二等車から降り立って恐る恐る周囲を見回す派手な装いの旅行者と、三等車から吐き出されて足早に目的地へ立ち去る地味な服装の場内滞在者が交錯し、一時の喧騒に包まれる。

私より一足遅れて席を立った橘君は、ホームに降りた途端固まってしまったジャンパー氏の肩を揺すっていた。

「ほら、グズグズしてないで、京浜線に乗り換えるぞ。」

「ここ、本当に上野なのか。新幹線ホームは。」

ジャンパー氏の目は完全に泳いでいる。

「んなもの、ある訳ないだろう。ここは実験場、実験場です。はいはい、寝ぼけない、寝ぼけない。今度は二等車に乗せてあげるから。日暮里までだけどな。」

橘君は、私に軽く会釈すると、足取りのおぼつかないジャンパー氏の腕を引いて、高架ホームに向かう階段へそそくさと歩いて行った。

私の実験場案内はここまでだ。場内をくまなく案内できないのは心残りだが、やはり実際に自分の目で納得行くまで確かめた方が、強く記憶に残るだろう。実験場内の探索手段と経路はあなた自身で

決めて欲しい。旧き良き時代を全身で感じながら歩き回るもよし、拘りのアングルで写真を撮るもよし、買い物を楽しみながら時間をつぶすのもまたよし、だ。

衣料も食料も雑貨も、場内滞在者向けの店舗がそれなりの品をそれなりの値段で提供しているし、観光客向けに特化した場内特産品店では土産物が山ほど揃っている。そうそう。買い物で注意しておくが、ここに「アメ横」は無い。御徒町～上野駅間の省線ガード下に、アメ屋横丁と呼ばれる店舗街が構成されたのは昭和二十年の終戦以降だ。それから、この街では食料品も含めて過剰包装は一切しない。なま物の取扱いには注意が必要だ。

一日中歩き回って日が暮れてしまったら、今晩の寝床を実験場内に求めるのも良いだろう。場内には観光客向けの宿泊施設も各種揃っている。苫鉄上野駅コンコースの鉄道案内所に顔を出せば、当時の内装とサービスを再現した駅前旅館から、外観はともかく内装を現代のシティーホテル並みに誂えたホテルまで、お好みの宿を取り次いでくれる。

自力で宿を手配しようと言う方は、通信手段が脆弱な時代の不便さを痛感するかも知れない。実験場内で「モバイル検索」はありえない。一般入場者が頼りにできるのは駅構内の広告看板や電話帳と、場内各所に設置された公衆電話のみである。その公衆電話を利用する際は、十円又は百円硬貨を予め手許に用意してほしい。テレフォンカードは使えない。また、戦前の公衆電話と同様のかけ方なので、最初は電話ボックス内に備え付けの説明書を熟読した方が良い。

宿に落ち着いた後は、実験場の夜景見物がお勧めだ。大通りに面した繁華街は、ネオンサインならぬＬＥＤサインが意外にカラフルで、日暮里駅や鶯谷駅の跨線橋の上からの眺めも捨てがたい。ところが、運が悪いと「計画停電」に当たることがある。その時間帯は、当該エリアとその周辺が灯火管制を敷かれた戦時中の如く暗闇に包まれる。計画停電中は、観光客向けの宿泊施設に逃げ込んだ方が無難だろう。

計画停電が無くても、実験場は遅くとも二十三時頃までに、街灯と、大通りに面した窓際の灯火が全て消されてしまう。晴れた晩に暗夜の市街地を歩けば、現代の東京では見ることのできない満天の星が家々の頭上から降って来て、あなたに極上の安らぎを与えてくれるに違いない。

最後に、一番注意して欲しい点として現金の所持、もしくは通帳と印鑑の持参を挙げておく。これは、本当は入場前に伝えておくべきだった。

あなたのクレジットカードは、入場者専用改札口を通過した瞬間から半ば封印状態となっている。現金は十二分に所持されるようご留意願いたい。一般入場者は、指定ホテルと苫鉄上野駅の専用カウンターを除いて、商取引が全て現金決済となるからだ。また、場内では専用カウンター以外にＡＴＭ等の自動支払い機は無く、しかも金融機関窓口ではキャッシュカードが一切使えない。

手持ちの現金を如何に大切に計画的に使うか。子供の頃、買い食いのたびに減ってゆく自分の小遣いを心細い思いで見つめた、そんな切ない体験を再び味わえるのも実験場の醍醐味の一つだ。なお、入場者は必ず生体認証登録をしているので、所持品が盗難に遭った場合、例え入場許可証ごと盗まれたとしても旅行盗難保険の適用がスピーディーに受けられる。

帰りの汽車の出発時刻まで、或いはご自身の所持金が続く限り、どうか存分に昭和十二年の東京下町を楽しんで来てほしい。

時間の経過と共に、人はもちろん、建物や風景も姿を変えて行くのが世の常である。しかし、苫北実験場に限っては、規模を拡張して周辺の緑を必要以上に蝕んだり、少なくとも市内区域の造作や機能を大きく変えたりはしない。何事も欲を掻くと手痛いしっぺ返しを受けると言うのが産技伝上層部の共通認識だからだ。

今日、昭和十二年の東京下町を体験したあなたが次にここを訪れるのは、いつ、誰とだろうか。いや、いつでも、誰とでも構わない。

社団法人産業技術伝承開発機構北海道苫北実証実験場は、四季折々の鮮やかな彩りと、ぬるま湯体質の現代人には受け入れ難い不都合の数々を随所に散りばめつつ、いつまでも変わらぬ姿勢でここに在り続ける。

皆様のお越しを、実験場スタッフ一同、心よりお待ち申し上げる次第である。

終章　その不都合も文化の伝承ゆえ（後書き）

能天気な処女作に最後までお付き合い頂き、ありがとうございました。「小説家になろう」様に投稿する前、この作品はガチガチの「実験場の仕様書」でした。

人様にお見せできる作品にするために、私としてはかなり無理をして、登場人物とその人たちが絡むエピソードを追加し、小難しい仕様の紹介を削ったつもりですが、ここら辺りがド素人の限界です。読み辛かった点はご容赦下さい。

なお、苫北実験場で働く男女にまつわるエピソード、「一女と男の実験場　～苫北余話～」を当サーバ様内にUPしましたので、御笑覧下さい。

私は「苫北実験場」のホームページで関係画像を（少しだけ）公開しており、今後も小説の補足として少しずつ手を入れる予定です。が、私はしがない兼業農家のサラリーマンです。東日本大震災で倉庫が全壊しているので、当分の間、延々と続く後始末に忙殺されそうです。

ご高覧頂きまして、本当にありがとうございました。

ＰＤＦ小説ネット発足にあたって

ＰＤＦ小説ネット（現、タテ書き小説ネット）は２００７年、ルビ対応の縦書き小説をインターネット上で配布するという目的の基、小説家になろうの子サイトとして誕生しました。ケータイ小説が流行し、最近では横書きの書籍も誕生しており、既存書籍の電子出版など一部を除きインターネット関連＝横書きという考えが定着しようとしています。そんな中、誰もが簡単にＰＤＦ形式の小説を作成、公開できるようにしたのがこのＰＤＦ小説ネットです。インターネット発の縦書き小説を思う存分、堪能（たんのう）してください。

この小説の詳細については以下のＵＲＬをご覧ください。
http://ncode.syosetu.com/n0643v/

苫北（とまきた）実験場　～世にも不都合なレトロワールド建設史～

2011年10月9日11時45分発行